

Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

Date d'entrée en vigueur prévue des propositions de modification ci-après : le 1^{er} octobre 2016

Détermination du poids à vide des voitures automobiles servant d'habitation avec réservoir d'eau propre plein	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 7 Poids Al. 1, 1^{bis} et 1^{ter} (nouveaux)</p> <p>1 Le « poids à vide » - sous réserve de l'al. 7 - équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant (au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur), équipement additionnel éventuel, roue de rechange, dispositif d'attelage de remorques, outillage, cale, extincteur et conducteur (dont le poids est estimé à 75 kg) compris. Il se détermine sans tenir compte des superstructures si elles sont interchangeableables (art. 66, al. 1).</p>	<p>Art. 7 Poids Al. 1, 1^{bis} et 1^{ter} (nouveaux)</p> <p>1 Le « poids à vide » — sous réserve de l'al. 7 — équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, réfrigérant, lubrifiant, carburant (au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur), équipement additionnel éventuel, roue de rechange, dispositif d'attelage de remorques, outillage, cale, extincteur et conducteur (dont le poids est estimé à 75 kg) compris.</p> <p>^{1bis} Il se détermine sans tenir compte des superstructures si elles sont interchangeableables (art. 66, al. 1).</p> <p>^{1ter} Lors de la détermination du poids à vide des voitures automobiles servant d'habitation, le réservoir d'eau propre doit être plein, tandis que celui des eaux usées doit être vide.</p> <p><i>Disposition transitoire</i> X En ce qui concerne l'art. 7, al. 1^{ter}, le droit en vigueur restera applicable :</p> <p>a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des voitures automobiles servant d'habitation ;</p> <p>b. à la première immatriculation des voitures automobiles servant d'habitation importés ou construits en Suisse jusqu'au 30 juin 2017.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Al. 1 et 1^{bis} : Les modifications apportées constituent seulement des adaptations formelles, qui n'ont pas d'effets sur le fond. La réserve formulée à l'al. 1 (renvoi à l'al. 7) n'est pas nécessaire, puisque l'al. 7 s'applique de toute façon. En raison de sa longueur, l'al. 1 en vigueur a été divisé, et un nouvel al. 1^{bis} a été inséré.</p> <p>Al. 1^{ter} : Leur charge utile étant souvent faible, les voitures automobiles servant d'habitation sont fréquemment surchargées (dépassement du poids total autorisé). Pour être conforme au droit de l'UE en vigueur, l'OETV indiquera dorénavant aussi que le réservoir d'eau propre doit être plein lors de la détermination du poids à vide. Si l'eau propre transportée est comptabilisée dans le poids à vide, la charge utile indiquée en fin de compte dans le permis de circulation correspondra davantage au poids des personnes et des marchandises qu'il est effectivement admis de transporter.</p> <p>De même, afin d'aligner le droit suisse sur le droit de l'UE, il est prévu de faire passer, à l'annexe 9, ch. 25, OETV, le poids par personne déterminant pour établir le nombre de places de 75 kg à 85 kg plus 10 kg par mètre de longueur du véhicule pour les bagages (cf. proposition de modification correspondante plus avant dans le document).</p> <p>Concernant l'application des nouvelles prescriptions de l'art. 7, al. 1^{ter}, une disposition transitoire est prévue afin de laisser le temps aux industriels et aux professionnels du secteur de s'adapter.</p>	

Immatriculation des quadricycles à moteur munis de chenilles	
Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 10 Classification Al. 1	Art. 10 Classification Al. 1
<p>¹ Sont réputés « voitures automobiles » tous les véhicules automobiles (art. 7 LCR) ayant au moins quatre roues - à l'exception des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur (art. 15, al. 2 et 3) et des voitures à bras équipées d'un moteur (art. 17, al. 2) - les véhicules automobiles à trois roues dont le poids à vide excède 1000 kg, les voitures automobiles de travail ainsi que les véhicules à chenilles qui ne sont pas considérés comme motocycles.</p>	<p>¹ Sont réputés « voitures automobiles » :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. les véhicules automobiles (art. 7 LCR) ayant au moins quatre roues, à l'exception des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur (art. 15, al. 2 et 3) et des voitures à bras équipées d'un moteur (art. 17, al. 2) ; b. les véhicules automobiles à trois roues dont le poids à vide excède 1000 kg dont le poids dépasse le poids fixé pour la classification comme tricycle à moteur (art. 136, al. 1, let. b) ; c. les voitures automobiles de travail ainsi que les véhicules à chenilles qui ne sont pas considérés comme motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur ou voitures à bras équipées d'un moteur.
Commentaires : <p>Let. b : Ces modifications de l'art. 10, al. 1, OETV, constituent une rectification.</p> <p>Let. c : Conformément à la définition en vigueur énoncée à l'art. 10, al. 1, OETV, les véhicules à chenilles sont réputés voitures automobiles lorsqu'ils ne sont pas considérés comme des motocycles (luges à moteur au sens de l'art. 14, let. c, OETV). Les genres de véhicules « quadricycles à moteur » et « quadricycles légers à moteur » définis à l'art. 15 ne sont ni des voitures automobiles, ni des motocycles, et ne peuvent par conséquent pas être dotés de chenilles. Par conséquent, s'ils sont munis de chenilles, par exemple pour pouvoir être utilisés en hiver, ils doivent être reclassés dans un nouveau genre de véhicule pouvant appartenir aux véhicules à chenilles (le plus souvent des luges à moteur). C'est pourquoi il convient de modifier la définition formulée à l'art. 10, al. 1, OETV, de manière à ce que les véhicules à chenilles puissent aussi prendre la forme de quadricycles à moteur et de quadricycles légers à moteur. Ainsi, le montage de chenilles durant la saison d'hiver n'exigerait plus une reclassification des véhicules dans le genre des « luges à moteur ». L'art. 136, al. 1^{bis}, OETV précise d'ailleurs que les chenilles ne sont pas prises en considération dans le calcul du poids des véhicules déterminant pour leur classification (cf. proposition de modification correspondante).</p> <p>Les véhicules à chenilles sont des véhicules spéciaux selon l'art. 26, al. 1, OETV. C'est pourquoi ils ne peuvent circuler qu'en vertu d'une autorisation écrite du canton, conformément à l'art. 78 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11). Le canton peut fixer des conditions (il peut par ex. déterminer les tronçons routiers qui peuvent être empruntés avec le véhicule à chenilles). Il ne faut pas s'attendre à ce que la modification proposée entraîne une augmentation du nombre de véhicules à chenilles. Par contre, il ne sera plus nécessaire de reclasser les quadricycles à moteur munis de chenilles pour l'hiver dans un autre genre de véhicule.</p> <p>La suppression du genre de véhicule « voitures automobiles de travail » à la let. c est une modification formelle. Les voitures automobiles de travail restent considérées comme des voitures automobiles au sens de la let. a.</p>	

Précision de la définition du genre de véhicule « tracteurs »	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 11 Voitures automobiles de transport selon le droit suisse</p> <p>Al. 2, let. h</p> <p>2 On distingue les voitures automobiles de transport, de personnes ou de choses des genres suivants, en fonction de leurs caractéristiques prédominantes :</p> <p>h. les « tracteurs » sont des voitures automobiles à empattement court, construites pour tirer des remorques et n'ayant qu'un pont de charge réduit ;</p>	<p>Art. 11 Voitures automobiles de transport selon le droit suisse</p> <p>Al. 2, let. h</p> <p>2 On distingue les voitures automobiles de transport, de personnes ou de choses des genres suivants, en fonction de leurs caractéristiques prédominantes :</p> <p>h. les « tracteurs » sont des voitures automobiles à empattement court, construites pour tirer ou actionner des remorques et des équipements interchangeables, conçus spécialement pour une utilisation sur des terres et n'ayant qu'un pont de charge réduit.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Cette modification constitue essentiellement une adaptation à la définition du genre de véhicule « tracteurs » telle qu'elle est formulée dans le nouveau droit européen. Il convient si possible d'harmoniser la définition suisse avec celle de l'UE. Au sein de cette dernière, un tracteur est un véhicule automobile agricole et forestier ; dans la définition suisse, l'aptitude des tracteurs à servir pour un usage agricole est exprimée par les termes « conçus spécialement pour une utilisation sur des terres ». Cette formulation n'exclut pas une utilisation sur la route. La formulation suisse plus générale tient compte du fait qu'en Suisse, les tracteurs peuvent être immatriculés pour une utilisation agricole (avec une plaque de contrôle verte) ou pour une utilisation industrielle (avec une plaque de contrôle blanche).</p> <p>La définition ainsi reformulée fait apparaître plus clairement la différence entre les « tracteurs » et les « voitures automobiles affectées au transport de choses ». Elle ne change rien à la pratique suivie jusqu'à présent en matière de classification, mais indique plus clairement par exemple que les tracteurs à sellette dont la vitesse maximale est limitée ne peuvent pas être considérés comme des tracteurs.</p> <p>Par ailleurs, le segment de phrase « tirer ou actionner des remorques » implique en particulier que les tracteurs sont souvent utilisés pour tirer des remorques de travail (par ex. des presses à fourrage) ; dans la définition de l'UE, cet élément apparaît dans l'expression « tracter des engins agricoles ou forestiers ».</p>	

Adaptation des définitions du genre de véhicule de certains motocycles légers	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 14 Motocycles Let. b, ch. 1 et 2</p> <p>b. les « motocycles légers », c'est-à-dire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les véhicules automobiles à deux roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction et dont la cylindrée du moteur à combustion n'est pas supérieure à 50 cm³ ou dont la puissance du moteur, dans le cas d'un autre moteur, n'excède pas 4 kW, 2. les véhicules automobiles à trois roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm³ ou dont la puissance du moteur, dans le cas d'un autre moteur, n'excède pas 4 kW, et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,27 t, 	<p>Art. 14 Motocycles Let. b, ch. 1 et 2</p> <p>b. les « motocycles légers », c'est-à-dire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les véhicules automobiles à deux roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 4,00 kW et dont la cylindrée du moteur à combustion allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm³ ou dont la puissance du moteur, dans le cas d'un autre moteur, n'excède pas 4 kW, 2. les véhicules automobiles à trois roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 4,00 kW, dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm³ ou dont la puissance du moteur, dans le cas d'un autre moteur, n'excède pas 4 kW, et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,27 t, <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne la limitation de puissance visée à l'art. 14, let. b, ch. 1, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des véhicules munis d'un moteur à combustion ; b. à la première immatriculation des véhicules munis d'un moteur à combustion importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017. <p>X En ce qui concerne l'art. 14, let. b, ch. 2, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des véhicules munis d'un moteur à allumage commandé ; b. à la première immatriculation des véhicules munis d'un moteur à allumage commandé importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.
<p>Commentaires :</p> <p>Cette modification constitue une adaptation aux nouvelles prescriptions de l'UE applicables aux motocycles (cf. annexe 1 du règlement (UE) n° 168/2013, classes L1e et L2e).</p> <p>Ch. 1 :</p> <p>Désormais, la limitation applicable jusqu'à présent à la cylindrée vaudra seulement pour les moteurs à allumage commandé : elle sera supprimée pour les moteurs à allumage par compression. Par contre, la limitation de la puissance à 4 kW concernera à l'avenir tous les véhicules (et donc aussi les véhicules munis d'un moteur à combustion). Il s'agit là d'un durcissement de la réglementation applicable aux véhicules équipés d'un moteur à combustion, raison pour laquelle une disposition transitoire est prévue dans ce cas. Les délais accordés sont similaires à ceux fixés par l'UE.</p> <p>Ch. 2 :</p> <p>Les moteurs à allumage par compression ne seront plus soumis à aucune limitation de la cylindrée. Au contraire, la</p>	

limitation de la puissance à 4 kW concernera dorénavant tous les véhicules (et donc aussi les véhicules munis d'un moteur à allumage commandé). Il s'agit là d'un durcissement de la réglementation applicable aux véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, raison pour laquelle une disposition provisoire est prévue dans ce cas. Les délais accordés sont similaires à ceux prévus dans l'UE.

Adaptation de la définition du genre de véhicule « luges à moteur »

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 14 Motocycles Let. c</p> <p>c. les « luges à moteur », c'est-à-dire les véhicules automobiles à chenilles qui ne sont pas dirigés par le blocage d'une chenille et qui ne présentent pas non plus les caractéristiques des monoaxes ou des voitures à bras équipées d'un moteur au sens de l'art. 17, qui font 1,30 m de largeur et 3,50 m de longueur au maximum et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,40 t.</p>	<p>Art. 14 Motocycles Let. c</p> <p>c. les « luges à moteur », c'est-à-dire les véhicules automobiles à chenilles qui ne sont pas dirigés par le blocage d'une chenille et qui ne présentent pas non plus les caractéristiques des monoaxes ou des voitures à bras équipées d'un moteur au sens de l'art. 17, qui font 1,30 m de largeur et 3,50 m de longueur au maximum et dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, et dont le poids à vide sans conducteur n'excède pas 0,400,45 t.</p>
<p>Commentaires : Dorénavant, les dimensions des luges à moteur ne seront plus définies qu'à l'art. 135, al. 3, OETV (cf. proposition de modification correspondante plus avant dans le document).</p> <p>Afin d'éviter les répétitions, le poids des luges à moteur apparaîtra seulement dans la définition du véhicule, et le poids déterminant pour la classification comme luges à moteur sera supprimé à l'art. 136, al. 1, let. f, OETV (cf. aussi proposition de modification relative à l'art. 136, al. 1, let. f, OETV). Etant donné que, contrairement au poids déterminant pour la classification des véhicules, le poids à vide inclut le carburant et les accessoires, sa valeur maximale est maintenant fixée à 0,45 t au lieu de 0,40 t dans la définition des luges à moteur (dans les faits, il ne s'agit pas d'un changement essentiel).</p>	

Adaptation des définitions des genres de véhicules « quadricycles légers à moteur » et « quadricycles à moteur »	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 15 Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Al. 2 et 3</p> <p>2 Sont réputés « quadricycles légers à moteur » les véhicules automobiles à quatre roues dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,35 t, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction et dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm³ ou dont la puissance du moteur, dans le cas d'un autre moteur, n'excède pas 4 kW. Les quadricycles légers à moteur sont soumis aux mêmes prescriptions que les motocycles légers.</p> <p>3 Sont réputés « quadricycles à moteur » les véhicules automobiles à quatre roues dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,40 t, ou 0,55 t s'il s'agit de véhicules affectés au transport de choses, et dont la puissance du moteur atteint 15 kW au maximum. Les quadricycles à moteur sont soumis aux mêmes prescriptions que les tricycles à moteur.</p>	<p>Art. 15 Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Al. 2 et 3</p> <p>2 Sont réputés « quadricycles légers à moteur » les véhicules automobiles à quatre roues dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,35 0,425 t, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction et dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm³ ou et dont la puissance du moteur, dans le cas d'un autre moteur, n'excède pas 4,00 kW, voire 6,00 kW en cas de carrosserie fermée. Les quadricycles légers à moteur sont soumis aux mêmes prescriptions que les motocycles légers.</p> <p>3 Sont réputés « quadricycles à moteur » les véhicules automobiles à quatre roues dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1, n'excède pas 0,40 0,45 t, ou 0,55 0,60 t s'il s'agit de véhicules affectés au transport de choses, et dont la puissance du moteur atteint 15 kW au maximum. Les quadricycles à moteur sont soumis aux mêmes prescriptions que les tricycles à moteur.</p> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne la limitation de puissance visée à l'art. 15, al. 2, le droit en vigueur restera applicable :</p> <p>a. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des véhicules munis d'un moteur à allumage commandé ;</p> <p>b. à la première immatriculation des véhicules munis d'un moteur à allumage commandé importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Les modifications constituent une adaptation aux nouvelles prescriptions de l'UE applicables aux motocycles (cf. annexe 1 du règlement (UE) n° 168/2013, classes L6e et L7e).</p> <p>Désormais, la puissance des quadricycles légers à moteur à carrosserie fermée pourra atteindre 6,00 kW. En outre, les limitations de puissance à 4 kW ou 6 kW vaudront aussi pour les quadricycles légers à moteur munis d'un moteur à allumage commandé (en plus de la limitation de la cylindrée), mais seulement après l'expiration des dispositions transitoires.</p> <p>A l'avenir, la puissance du moteur des quadricycles à moteur ne sera plus fixée dans la définition du genre de véhicule, mais dans les exigences techniques applicables (cf. précisions sur ce point dans les commentaires sur la proposition de modification relative à l'art. 159 OETV).</p>	

Nombre de places et de roues des fauteuils roulants motorisés à propulsion électrique	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 18 Cyclomoteurs Let. c</p> <p>c. les « fauteuils roulants motorisés », c'est-à-dire les véhicules conçus pour les personnes à mobilité réduite, à une place, à trois roues ou plus, ayant leur propre système de propulsion, une vitesse maximale ne dépassant pas 30 km/h de par leur construction, un moteur d'une puissance qui n'excède pas 1,00 kW et une cylindrée qui n'est pas supérieure à 50 cm³ dans le cas d'un moteur à combustion ;</p>	<p>Art. 18 Cyclomoteurs Let. c</p> <p>c. les « fauteuils roulants motorisés », c'est-à-dire les véhicules conçus pour les personnes à mobilité réduite, à une place, à trois roues ou plus, ayant leur propre système de propulsion, une vitesse maximale ne dépassant pas 30 km/h de par leur construction, un moteur d'une puissance qui n'excède pas 1,00 kW et une cylindrée qui n'est pas supérieure à 50 cm³ dans le cas d'un moteur à combustion ;</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Le projet de modification prévoit, à l'art. 181, al. 5, OETV, d'augmenter le nombre de places de certains fauteuils roulants (cf. proposition de modification et commentaires plus avant dans le document). Le nombre de places autorisées sera dorénavant réglé dans cette disposition.</p> <p>Suppression d'éléments pour une meilleure lisibilité :</p> <p>Il paraît superflu d'imposer un nombre de roues minimal, raison pour laquelle la précision correspondante peut être supprimée. Par ailleurs, le terme « fauteuils roulants motorisés » indique clairement que le véhicule est muni d'un moteur de propulsion. Ainsi, la formulation supplémentaire « ayant leur propre système de propulsion » dans la définition n'est pas nécessaire.</p>	

Adaptation de la définition des cycles : suppression de la selle obligatoire	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 24 Cycles et vélos d'enfants Al. 1</p> <p>1 Les « cycles » sont des véhicules à deux roues au moins, entraînés exclusivement par la force transmise à des mécanismes par les personnes assises sur lesdits véhicules. Les vélos d'enfants et les fauteuils roulants ne sont pas considérés comme des cycles.</p>	<p>Art. 24 Cycles et vélos d'enfants Al. 1</p> <p>1 Les « cycles » sont des véhicules à deux roues au moins, entraînés exclusivement par la force transmise à des mécanismes par les personnes assises se trouvant sur lesdits véhicules. Les vélos d'enfants et les fauteuils roulants ne sont pas considérés comme des cycles.</p>
<p>Commentaires :</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Depuis quelque temps, on trouve sur le marché de plus en plus de véhicules comparables aux cycles, équipés d'un pédalier similaire à celui des vélos elliptiques, qui s'actionne par un utilisateur debout. Excepté le fait qu'ils n'ont pas de selle, ces véhicules sont conformes aux cycles du point de vue de leurs caractéristiques techniques et de leur utilisation. Par conséquent, ils peuvent atteindre des vitesses similaires.</p> <p>Grâce à la modification proposée de l'art. 24, al. 1, OETV, les véhicules en question dépourvus de selle satisferont désormais toutes les exigences de la définition des cycles. Cette dernière correspond en outre dans une large mesure à celle arrêtée dans la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière (RS 0.741.10 ; voir art. 1, let. 1).</p> <p>Dispositions d'autres ordonnances : l'art. 42, al. 1, OCR (RS 741.11) prescrit que les cyclistes doivent prendre place sur le siège qui leur est destiné et que les enfants n'utiliseront un cycle que s'ils peuvent pédaler assis. L'art. 63, al. 3, OCR prévoit que les enfants ne peuvent être transportés que s'ils peuvent actionner les pédales en étant assis. La teneur de ces deux dispositions doit être adaptée, étant donné que les cycles sans selle seront désormais autorisés.</p> </div> </div>	
<p>Adaptations consécutives de l'OCR</p> <p><i>Art. 42, al. 1</i></p> <p>1 Les motocyclistes et les cyclistes doivent prendre place sur le siège qui leur est destiné. Les enfants n'utiliseront un cycle que s'ils peuvent pédaler assis.</p> <p><i>Art. 63, al. 3, let. a</i></p> <p>3 Un cycliste âgé de plus de seize ans peut transporter :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. sur un cycle à plusieurs places, autant de personnes qu'il y a de paires de pédales supplémentaires ; les enfants ne peuvent être transportés que s'ils peuvent actionner les pédales en étant assis ; 	<p>Adaptations consécutives de l'OCR</p> <p><i>Art. 42, al. 1</i></p> <p>1 Les motocyclistes et les cyclistes doivent prendre place sur le siège s'installer à la place qui leur est destinée. Les enfants n'utiliseront un cycle que si leur taille est adaptée s'ils peuvent pédaler assis.</p> <p><i>Art. 63, al. 3, let. a</i></p> <p>3 Un cycliste âgé de plus de seize ans peut transporter :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. sur un cycle à plusieurs places, autant de personnes qu'il y a de paires de pédales supplémentaires ; les enfants ne peuvent être transportés que si leur taille est adaptée s'ils peuvent actionner les pédales en étant assis ;

Examen technique approfondi par le service des automobiles – mention explicite de sa possibilité de délégation	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 31 Contrôle individuel précédant l'immatriculation, consistant en un examen technique approfondi Al. 3 (nouveau) 3 ---</p>	<p>Art. 31 Contrôle individuel précédant l'immatriculation, consistant en un examen technique approfondi Al. 3 (nouveau) ³ Si l'autorité d'immatriculation ne peut pas effectuer elle-même des vérifications techniques, elle peut déléguer cette compétence à un organe d'expertise indiqué à l'annexe 2 de l'ORT¹. ¹ RS 741.511</p>
<p>Commentaires : Dans le cas des examens techniques approfondis précédant l'immatriculation visés à l'art. 31 OETV, il arrive que les services des automobiles ne réunissent pas toutes les conditions requises pour l'exécution de la procédure de contrôle définie (par ex. contrôle des gaz d'échappement sur le banc d'essai ad hoc). La réalisation des examens concernés doit alors être confiée à des organes d'expertise reconnus selon l'annexe 2 de l'ORT¹, ce qui engendre des coûts pour le détenteur du véhicule. Il en va de même pour l'exécution des contrôles subséquents au sens de l'art. 34 lorsque les procédures de contrôle applicables sont les mêmes que pour l'examen technique approfondi précédant l'immatriculation. C'est pourquoi il convient d'inscrire explicitement dans l'OETV la possibilité de déléguer les contrôles mentionnés, pour qu'il existe une base juridique plus précise sur ce point. La pratique suivie jusqu'ici par les autorités d'exécution ne s'en trouvera pas modifiée. L'art. 34 est complété comme suit :</p>	
<p>Art. 34 Contrôle obligatoire extraordinaire Al. 5^{bis} (nouveau) 5^{bis} ---</p>	<p>Art. 34 Contrôle obligatoire extraordinaire Al. 5^{bis} (nouveau) ^{5^{bis}} L'art. 31, al. 3 s'applique pour l'exécution des vérifications techniques.</p>

¹ Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; RS 741.511).

Prolongation du premier intervalle entre les contrôles subséquents pour les poids lourds, les tracteurs à sellette et leurs remorques	
Al. 2, let. a : texte en vigueur Al. 2, let. c : texte conforme à l'arrêté fédéral du 21 janvier 2015, entrée en vigueur au 1^{er} février 2017 (RO 2015 465, https://www.admin.ch/opc/fr/official-compilation/2015/465.pdf, consultable seulement à partir du 1.2.2017 dans le recueil systématique du droit fédéral)	Proposition de modification
<p>Art. 33 Contrôles périodiques obligatoires Al. 2, let. a et a^{bis} (nouvelle), let. c, ch. 4, al. 2^{bis} (nouveau) et al. 2^{ter} (nouveau)</p> <p>2 Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :</p> <p>a. un an après la première mise en circulation, pour la première fois, puis annuellement sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les véhicules affectés au transport professionnel de personnes, à l'exception des véhicules utilisés conformément à l'art. 4, al. 1, let. d, OTR 2, 2. les autocars, 3. les remorques affectées au transport de personnes, 4. les camions dont la vitesse maximale dépasse 45 km/h, 5. les tracteurs à sellette dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale dépasse 45 km/h, 6. les remorques affectées au transport de choses dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale autorisée dépasse 45 km/h, 7. les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses, pour lesquels un contrôle subséquent annuel est requis selon la SDR ; <p>a^{bis}. ---</p> <p>c. cinq ans, mais au plus tard six ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis trois ans après, et ensuite tous les deux ans sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. les remorques de transport, y compris les remorques dont la carrosserie sert de local, dont le poids total est supérieur à 0,75 t, pour autant qu'elles ne relèvent pas de la let. a, ch. 3, 6 ou 7, ou de la let. e, ch. 5 ; <p>2^{bis} ---</p> <p>2^{ter} ---</p>	<p>Art. 33 Contrôles périodiques obligatoires Al. 2, let. a et a^{bis} (nouvelle), let. c, ch. 4, al. 2^{bis} (nouveau) et al. 2^{ter} (nouveau)</p> <p>2 Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :</p> <p>a. un an après la première mise en circulation, pour la première fois, puis annuellement sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les véhicules affectés au transport professionnel de personnes, à l'exception des véhicules utilisés conformément à l'art. 4, al. 1, let. d, OTR 2, 2. les autocars, 3. les remorques affectées au transport de personnes, 4. les camions dont la vitesse maximale dépasse 45 km/h, 5. les tracteurs à sellette dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale dépasse 45 km/h, 6. les remorques affectées au transport de choses dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale autorisée dépasse 45 km/h, 4 7. les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses, pour lesquels un contrôle subséquent annuel est requis selon la SDR ; <p>a^{bis}. trois ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis annuellement sur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les camions dont la vitesse maximale dépasse 45 km/h, 2. les tracteurs à sellette dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale dépasse 45 km/h, 3. les remorques affectées au transport de choses dont le poids total est supérieur à 3,50 t et la vitesse maximale autorisée dépasse 45 km/h-; <p>c. cinq ans, mais au plus tard six ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis trois ans après, et ensuite tous les deux ans sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. les remorques de transport, y compris les remorques dont la carrosserie sert de local, dont le poids total est supérieur à 0,75 t, pour autant qu'elles ne relèvent pas de la let. a, ch. 3, 6 ou 7, de la let. a^{bis}, ch. 3 ou de la let. e, ch. 5 ; <p>2^{bis} Si des véhicules visés à l'al. 2, let. a^{bis} ne sont pas utilisés uniquement pour le trafic intérieur, ils devront faire l'objet d'un contrôle subséquent annuel à compter de la première mise en circulation.</p>

	<p>2^{ter} L'autorité cantonale convoque les détenteurs de véhicules au contrôle subséquent périodique. Pour les véhicules visés à l'al. 2^{bis}, les détenteurs doivent veiller eux-mêmes, durant les trois premières années, à faire procéder à ce contrôle en temps voulu.</p> <p><i>Mise en vigueur par étapes :</i></p> <p>L'art. 33, al. 2, let. a, a^{bis} et c, ch. 4, ainsi que al. 2^{bis} et 2^{ter} entre en vigueur le 1^{er} février 2017.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Le postulat 15.3090 (http://www.parlament.ch/f/suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20153090) demande au Conseil fédéral d'examiner une prolongation des intervalles fixés pour les contrôles subséquents des véhicules utilitaires lourds du trafic intérieur (par ex. un intervalle du type « 4-3-2-2 » au lieu de « 1-1-1-1 »). Les arguments développés pour justifier la réduction des contrôles officiels sont notamment le haut niveau de technicité des véhicules utilitaires modernes, les garanties à long terme des constructeurs et la présence sur les véhicules de systèmes de surveillance et de diagnostic embarqués qui donnent des signaux d'avertissement en cas de défaillance et réduisent la puissance du moteur dans certains cas (par ex. lorsque les valeurs des émissions d'oxyde d'azote sont trop élevées).</p> <p>Un groupe de travail composé de membres de l'Association des services des automobiles (asa) et de l'Office fédéral des routes a été chargé d'examiner la demande formulée dans le postulat.</p> <p>Le groupe de véhicules concerné par le postulat (véhicules visés à l'art. 33, al. 2, let. a, OETV) comprend, outre les camions et les tracteurs à sellette lourds, également les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses et les véhicules affectés au transport professionnel de personnes comme les cars de tourisme. Les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses présentent des risques élevés et sont donc soumis à des dispositions particulièrement strictes, qui ne sont pas fixées que dans l'OETV. De même, les cars de tourisme et les bus de ligne (autocars), bien que techniquement comparables à des poids lourds, requièrent un niveau de sécurité sensiblement plus élevé compte tenu du fait qu'un grand nombre de personnes y sont transportées. Les genres de véhicules cités sont soumis depuis déjà des décennies à un contrôle annuel. Par contre, le contrôle annuel obligatoire n'a été introduit pour les véhicules lourds affectés au transport de choses que le 1^{er} juin 2004. Compte tenu de la situation décrite, la question d'une prolongation des intervalles entre les contrôles périodiques obligatoires ne doit être débattue que pour les camions, les tracteurs à sellette et leurs remorques.</p> <p>Les statistiques des services des automobiles révèlent une nette augmentation des anomalies constatées sur les véhicules utilitaires lourds après seulement quelques années d'utilisation. De même, les poids lourds enregistrent un nombre d'anomalies plus de deux fois plus élevé que les voitures de tourisme, avec jusqu'à 2 % d'accidents imputables à des défauts techniques, et ce malgré des intervalles considérablement plus courts entre les contrôles. Compte tenu de la gravité des dommages potentiellement causés par des accidents avec des véhicules automobiles lourds, la modification proposée dans le cadre de l'audition prévoit uniquement une prolongation de délai pour le premier contrôle subséquent (désormais trois ans après la première mise en circulation, puis annuellement, autrement dit une fréquence de contrôle de type 3-1-1-1).</p> <p>Du point de vue de l'impact environnemental, cette prolongation modérée de l'intervalle avant le premier contrôle subséquent est supportable. C'est d'autant plus vrai que le postulat fait lui-même référence à l'évolution technologique des véhicules modernes (notamment les systèmes d'assistance, de surveillance et de diagnostic embarqués). Par ailleurs, la procédure de réception par type des véhicules automobiles lourds ne comprend pas seulement la mesure des émissions de gaz sur le banc d'essai, mais aussi l'obligation d'effectuer des mesures en conditions réelles de conduite. Les exigences de durabilité formulées dans les prescriptions actuelles relatives aux émissions offrent en outre une garantie élevée quant à la stabilité de fonctionnement des véhicules utilitaires lourds sur une longue période.</p> <p>La modification proposée permettra d'alléger la charge qui pèse sur les détenteurs des véhicules tout en restant acceptable du point de vue de la sécurité routière et de la protection de l'environnement.</p> <p>En raison de l'accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72), qui fait partie des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne, les véhicules automobiles lourds utilisés en circulation internationale continueront d'être soumis annuellement à un contrôle subséquent. Une prolongation des délais de contrôle n'est compatible avec les accords bilatéraux que pour les véhicules du trafic intérieur. Tout utilisateur de camions, de tracteurs à sellette et de leurs remorques en circulation internationale devra veiller lui-même à les annoncer en temps utile pour le contrôle officiel dans les trois ans suivant leur mise en circulation (al. 2^{ter}).</p> <p>Remarque concernant la mise en vigueur par étapes : la modification proposée de l'art. 33, al. 2, let. a, a^{bis} et c, ch. 4, et de l'al. 2^{bis} e 2^{ter} n'entrera pas en vigueur à la date prévue pour le reste des modifications de l'OETV présentées dans le présent projet (1^{er} octobre 2016), mais le 1^{er} février 2017, en même temps que la modification des intervalles de</p>	

contrôle décidée le 21 janvier 2015 par le Conseil fédéral (RO 2015 465 ; <https://www.admin.ch/opc/fr/official-compilation/2015/465.pdf>).

Suppression du contrôle périodique obligatoire pour les remorques de travail ainsi que les remorques attelées à des chariots à moteur, des chariots de travail, des véhicules agricoles et des monoaxes dont le poids total ne dépasse pas 750 kg	
Teneur selon l'arrêté fédéral du 21 janvier 2015 ; entrée en vigueur au 1^{er} février 2017 (RO 2015 465, consultable dans le recueil systématique du droit fédéral à partir du 1 ^{er} février 2017)	Proposition de modification
<p>Art. 33 Contrôle périodique obligatoire Al. 2, let. e, ch. 5 et 6</p> <p>2 Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :</p> <p>e. cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans, sur :</p> <p>5. les remorques attelées à des véhicules selon les ch. 1 à 4,</p> <p>6. les remorques de travail, à l'exception des remorques du service du feu et de la protection civile.</p>	<p>Art. 33 Contrôle périodique obligatoire Al. 2, let. e, ch. 5 et 6</p> <p>2 Les contrôles sont effectués aux intervalles suivants :</p> <p>e. cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans, sur :</p> <p>5. les remorques dont le poids total excède 0,75 t attelées à des véhicules selon les ch. 1 à 4,</p> <p>6. les remorques de travail dont le poids total excède 0,75 t, à l'exception des remorques du service du feu et de la protection civile.</p> <p><i>Mise en vigueur par étapes :</i></p> <p>L'art. 33, al. 2, let. e, ch. 5 et 6 entre en vigueur le 1^{er} février 2017.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>La modification de l'OETV du 21 janvier 2015 qui entrera en vigueur le 1^{er} février 2017 prévoit la suppression du contrôle périodique obligatoire pour les remorques de transport dont le poids total atteint 750 kg au maximum (catégorie O1). Ces remorques ne représentent pas de risque majeur pour la sécurité routière, raison pour laquelle elles ne font pas non plus l'objet d'un contrôle périodique dans d'autres pays européens. Il en va de même pour les remorques dont le poids total n'excède pas 750 kg qui sont attelées à des chariots à moteur, à des chariots de travail, à des véhicules agricoles et à des monoaxes (let. e, ch. 5) ainsi que pour les remorques de travail dont le poids total ne dépasse pas 750 kg (let. e, ch. 6), pour lesquelles il convient donc aussi de supprimer le contrôle périodique obligatoire.</p> <p>Indication relative à la mise en vigueur par étapes : la modification proposée de l'art. 33, al. 2, let. e, ch. 5 et 6 ne doit pas entrer en vigueur à la date prévue pour les autres modifications de l'OETV exposées dans le présent projet (1^{er} octobre 2016), mais le 1^{er} février 2017 (soit en même temps que la modification des délais fixés pour les contrôles subséquents arrêtée le 21 janvier 2015 par le Conseil fédéral, RO 2015 465 : https://www.admin.ch/opc/fr/official-compilation/2015/465.pdf).</p>	

Mesure de la longueur du véhicule : exclusion des supports des butoirs élastiques ainsi que des mâts de charge rétractables pour le transport de chariots élévateurs embarqués ; comptabilisation des tubes d'aspiration d'air	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 38 Dimensions Al. 1, let. h, l et t (nouvelle)</p> <p>¹ La longueur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des :</p> <p>h. tubes d'aspiration d'air ;</p> <p>l. bandes de caoutchouc de pare-chocs et butoirs en caoutchouc ou dispositifs similaires ;</p> <p>t. ---</p>	<p>Art. 38 Dimensions Al. 1, let. h, l et t (nouvelle)</p> <p>¹ La longueur du véhicule se mesure sur les parties extérieures fixes du véhicule, à l'exclusion des :</p> <p>h. tubes d'aspiration d'air systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M₁ et N₁, ayant fait l'objet d'une réception par type selon le règlement (CE) n° 78/2009 ;</p> <p>l. bandes de caoutchouc de amortisseurs de pare-chocs et butoirs en caoutchouc élastiques ou dispositifs comparables similaires, avec leurs éléments de fixation ;</p> <p>t. mâts de charge rétractables non rétractés servant exclusivement au transport d'un chariot élévateur embarqué à l'arrière de poids lourds.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Let. h : La modification constitue une adaptation au nouveau droit de l'UE. Aucune disposition transitoire spéciale n'est prévue pour la Suisse. Pour cette raison, à compter de l'entrée en vigueur de la modification d'ordonnance, les tubes d'aspiration d'air seront pris en considération lors de l'immatriculation pour la mesure de la longueur du véhicule.</p> <p>Let. l : Des rouleaux amortisseurs sont montés à l'arrière des poids lourds pour amortir l'approche des plateformes de chargement. A l'avenir, leurs éléments de fixation (supports métalliques) ne seront plus comptabilisés en Suisse lors de la mesure de la longueur du véhicule. Cette modification répond à une demande des entreprises de transport. Cependant, la question n'est pas réglée de manière explicite dans le droit de l'UE. Les poids lourds comportant des rouleaux dont le support dépasse les longueurs de véhicules admises par le droit européen pourraient à notre avis être dénoncés dans certains pays de l'UE (il incombe aux conducteurs qui effectuent des transports internationaux de s'informer sur ce point).</p> <p>Let. t : Les chariots élévateurs embarqués sont souvent fixés à l'arrière des poids lourds au moyen de chaînes ou de cordes et sont donc considérés comme du chargement. Des mâts de charge rétractables seraient plus sûrs pour le transport de ces chariots. Afin qu'il soit aussi possible d'équiper les poids lourds qui présentent déjà la longueur totale maximale admise de mâts de charge rétractables pour chariots élévateurs embarqués, il convient de ne plus comptabiliser lesdits mâts lors de la mesure de la longueur du véhicule lorsqu'ils sont ne sont pas rétractés. Les poids lourds dont les mâts de charge déployés dépassent les longueurs de véhicules admises dans le droit européen pourraient toutefois à notre avis être dénoncés dans certains pays de l'UE (il incombe aux conducteurs qui effectuent des transports internationaux de s'informer sur ce point).</p>	

Possibilité de monter des chaînes à neige sur les voitures automobiles	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 63 Chaînes à neige et dispositifs antidérapants Al. 2</p> <p>2 Il doit être possible de monter des chaînes à neige au moins sur les roues motrices d'un essieu, et cela au moins pour l'une des dimensions de pneumatiques prévue par le constructeur du véhicule.</p>	<p>Art. 63 Chaînes à neige et dispositifs antidérapants Al. 2</p> <p>2 <i>Abrogé</i></p>
<p>Commentaires :</p> <p>Les voitures de sport bénéficiant d'une réception générale UE ne sont pas toujours conformes à l'art. 63, al. 2, OETV, dans la mesure où il suffit, aux termes de la législation européenne, qu'elles puissent recevoir un équipement de traction ; en effet, il reste parfois trop peu de place pour pouvoir monter de véritables chaînes à neige (ces dernières effleuraient notamment le châssis). Sur de tels véhicules, il n'est pas possible d'apporter de quelconques modifications aux roues et aux châssis qui ne sont pas prévues dans la réception générale UE, faute de quoi lesdites modifications devraient faire l'objet d'une expertise au sens de l'OETV. Or, cette dernière exige que des chaînes à neige puissent être installées. Il y a donc lieu d'abroger la prescription de l'art. 63, al. 2, OETV. La sécurité routière restera garantie : si l'art. 29 (signal 2.48) OSR² dispose que des chaînes à neige sont nécessaires, les véhicules qui en sont dépourvus ne sont pas autorisés à poursuivre leur route. Seules les dispositions de l'OSR s'appliquent déjà aux voitures de sport bénéficiant d'une réception générale UE.</p>	

² Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21).

Résistance de la carrosserie conforme à la norme EN 12642 comme critère de reconnaissance du dispositif d'arrimage du chargement	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 66 Carrosseries de véhicules, divers Al. 1^{bis} et 1^{ter}</p> <p>1^{bis} Les superstructures de véhicules affectés au transport de choses dont le poids total dépasse 3,50 t et qui sont destinées au transport de marchandises solides doivent être munies de dispositifs d'attache propres à assurer le chargement et conformes à l'état de la technique, tel que décrit par exemple dans la norme EN 12640. Lorsqu'elles sont basculantes, les cabines de conducteur et les superstructures doivent pouvoir être assurées contre un retour intempestif à leur position normale.</p> <p>1^{ter} ---</p>	<p>Art. 66 Carrosseries de véhicules, divers Al. 1^{bis} et 1^{ter}</p> <p>1^{bis} Les superstructures de véhicules affectés au transport de choses dont le poids total dépasse 3,50 t et qui sont destinées au transport de marchandises solides doivent être munies de dispositifs d'attache propres à assurer le chargement et conformes à l'état de la technique, tel que décrit par exemple dans la norme EN 12640. Les superstructures renforcées conformes à la norme EN 12642 peuvent être reconnues comme des dispositifs d'arrimage si un concept de chargement précise les modalités de disposition du chargement permettant d'en assurer une sécurité optimale.</p> <p>1^{ter} Lorsqu'elles sont basculantes, les cabines de conducteur et les superstructures doivent pouvoir être assurées contre un retour intempestif à leur position normale.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>À l'issue de sa révision décidée en 2006, la norme européenne EN 12642 introduit une nouvelle catégorie de carrosseries renforcées pour les véhicules affectés au transport de choses. Lorsque certaines marchandises sont correctement chargées, ces carrosseries sont en mesure d'absorber l'énergie résultant de manœuvres brusques et ainsi d'empêcher partiellement ou totalement le chargement de glisser. La modification proposée de l'OETV vise à permettre aux autorités d'immatriculation de reconnaître dans certains cas la résistance accrue de la superstructure en lieu et place d'un dispositif d'arrimage du chargement au sens de la norme EN 12640, à condition que le requérant présente dans un concept de chargement les types de chargement et la façon dont ils doivent être disposés pour que la superstructure renforcée puisse les sécuriser efficacement. Si une superstructure renforcée au sens de la norme EN 12642 est admise après que le concept de chargement s'est révélé satisfaisant, l'autorité d'immatriculation l'inscrit dans le permis de circulation. La nécessité de prendre des mesures supplémentaires pour l'arrimage du chargement, par exemple en fonction de la marchandise qu'il est prévu de transporter, devra être étudiée selon le cas en présence.</p>	

Surfaces hautement réfléchissantes	
Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 69 Inscriptions et peintures, marquages à grande visibilité, surfaces Titre et al. 1^{bis} (nouveau) ---	Art. 69 Inscriptions et peintures, marquages à grande visibilité, surfaces Titre et al. 1^{bis} (nouveau) 1^{bis} La réflexion spéculaire de surfaces de grandes dimensions, presque planes ou continues sur les carrosseries de véhicules ne doit pas excéder 25 %.
Commentaires : Les surfaces de grandes dimensions, continues ou presque planes dont les valeurs de réflexion spéculaire excèdent 25 % peuvent être particulièrement gênantes en raison de leur pouvoir réfléchissant. La tendance de plus en plus observée aujourd'hui consiste notamment à appliquer sur les véhicules des films argentés ou dorés à fort pouvoir réfléchissant. Si l'ensemble du capot, des portes, des surfaces latérales, etc. affiche une valeur de réflexion supérieure à 25 %, il est possible que les autres usagers de la route soient distraits ou gênés de manière excessive par l'effet d'éblouissement et que la sécurité routière s'en trouve compromise. L'Office fédéral des routes tient ce discours depuis longtemps déjà. Il s'agit désormais d'intégrer une disposition en ce sens dans l'OETV.	

Marquages fluorescents et rétro réfléchissants	
Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 69 Inscriptions et peintures, marquages à grande visibilité Al. 3 3 Les véhicules de la police, de la douane, du service du feu et du service d'ambulances qui sont équipés de feux bleus et d'un avertisseur à deux sons alternés (art. 78, al. 3, et 82, al. 2) ainsi que les véhicules régulièrement employés pour l'entretien des routes peuvent être marqués de façon fluorescente ou rétro réfléchissante.	Art. 69 Inscriptions et peintures, marquages à grande visibilité Al. 3 3 Les véhicules de la police, de la douane, du service du feu et du service d'ambulances qui sont équipés de feux bleus et d'un avertisseur à deux sons alternés (art. 78, al. 3, et 82, al. 2) ainsi que les véhicules régulièrement employés pour l'entretien des routes peuvent être marqués aussi bien de façon fluorescente ou que rétro réfléchissante.
Commentaires : Les marquages à grande visibilité doivent rester réservés aux services de première intervention et aux services chargés de l'entretien des routes ainsi qu'aux véhicules destinés à cet usage. Toutefois, les ambulances utilisées pour le traitement ambulatoire ou pour le transport de patients en état stable par exemple ne doivent pas solliciter de droits spéciaux et ne sont donc pas équipées de feux bleus. Néanmoins, elles doivent pouvoir être clairement identifiées comme des véhicules du service de santé et de secours, et donc utiliser les mêmes éléments d'identification optique. En outre, il n'est pas nécessaire par exemple de repeindre les ambulances achetées pour cet usage et déjà dotées d'une peinture à grande visibilité. La direction cantonale de la santé publique peut déterminer si un véhicule est considéré comme un véhicule du service de santé (confirmation de l'affiliation au corps médical). Par ailleurs, il existe également des véhicules de la douane et de la police sans feux bleus, qui doivent être identifiables comme tels pour signaler leur présence aux usagers de la route.	

Montage et commande des feux conformément aux règlements internationaux	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>À insérer après le titre du chapitre 9</p> <p>Art. 72a Principe (nouveau)</p>	<p>À insérer après le titre du chapitre 9</p> <p>Art. 72a Principe (nouveau)</p> <p>Les feux et catadioptres doivent être conformes aux exigences techniques énoncées dans le présent chapitre et à celles applicables aux genres de véhicules spéciaux définis dans la présente ordonnance, ou satisfaire les exigences techniques fixées par les règlements ci-après pour le genre de véhicule en question :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. règlement n° 48 de la CEE-ONU ; b. règlement n° 53 de la CEE-ONU ; c. règlement n° 74 de la CEE-ONU ; d. règlement n° 86 de la CEE-ONU ; ou e. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014.
<p>Commentaires :</p> <p>Les prescriptions de l'OETV en matière d'éclairage comportent des exigences de base suivant lesquelles un véhicule peut être équipé de manière simple. L'adaptation des articles de l'OETV à l'évolution des prescriptions internationales en matière d'éclairage, dont le degré de précision est inouï et la complexité croissante, commence à augmenter excessivement le volume de l'OETV. C'est la raison pour laquelle les exigences techniques prévues dans les règlements relatifs au montage et à la commande des dispositifs d'éclairage et mentionnées dans le nouvel art. 72a doivent pouvoir être appliquées librement en guise d'alternative à nos anciennes prescriptions nationales.</p> <p>La formulation selon laquelle les exigences « techniques » des règlements mentionnés doivent être respectées signifie donc que les autorités d'exécution suisses peuvent autoriser le montage et la commande d'un dispositif d'éclairage conformément aux exigences techniques des règlements cités, sans qu'une réception partielle ou une évaluation de conformité ne soient requises, comme c'est en principe le cas pour les réglementations internationales reconnues conformément à l'annexe 2.</p> <p>À l'avenir, les exigences techniques prévues dans les règlements internationaux cités à l'art. 72a s'appliqueront de manière facultative et en guise d'alternative aux autres prescriptions de l'OETV en matière d'éclairage.</p> <p>Toutefois, conformément à l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT, RS 741.511), seuls des dispositifs d'éclairage réceptionnés par type peuvent être installés.</p>	

Réduction de l'espace minimal entre les feux de circulation diurne en cas de montage a posteriori	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 76 Feux de brouillard et feux arrière de brouillard, feux de circulation diurne et feux d'angle</p> <p>Al. 5 et 5^{bis} (nouveau)</p> <p>⁵ Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement n° 87 de l'ECE, les exigences quant à leur montage et à leur commande sur le règlement n° 48 de l'ECE pour les voitures automobiles et sur le règlement n° 53 de l'ECE pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur. Les feux de circulation diurne à éteindre manuellement sont autorisés pour les véhicules de l'armée, de la police ou de la douane.</p> <p>5^{bis} ---</p>	<p>Art. 76 Feux de brouillard et feux arrière de brouillard, feux de circulation diurne et feux d'angle</p> <p>Al. 5 et 5^{bis} (nouveau)</p> <p>⁵ Les exigences en matière de feux de circulation diurne se fondent sur le règlement n° 87 de la CEE-ONU, et les exigences quant à leur montage et à leur commande sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> le règlement n° 48 de la CEE-ONU pour les voitures automobiles, ou, si celles-ci entrent dans le champ d'application du règlement (UE) n° 167/2013, sur le règlement délégué (UE) 2015/208 ou sur le règlement n° 86 de la CEE-ONU ; le règlement n° 53 de la CEE-ONU pour les motocycles à une voie, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur ; le règlement UE n° 168/2013 et le règlement délégué UE n° 3/2014 pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur ainsi que les motocycles légers à trois roues. <p>^{5^{bis}} Les feux de circulation diurne à éteindre manuellement sont autorisés pour les véhicules de l'armée, de la police ou de la douane.</p> <p><i>Disposition transitoire concernant l'al. 5</i> S'agissant de l'art. 76, al. 5, let. a, il est permis de déroger de 20 cm au maximum à l'espace minimal entre les feux de circulation diurne prescrit par le règlement n° 48 de la CEE-ONU, afin de faciliter le montage a posteriori de feux de circulation diurne sur les véhicules mis en circulation pour la première fois avant le [1^{er} juillet 2016]. Les feux doivent toutefois être installés avec un espace minimal aussi proche que possible des prescriptions.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Les références au droit européen sont actualisées à l'art. 76, al. 5 et l'alinéa existant est divisé en deux pour des questions formelles.</p> <p>Montage a posteriori de feux de circulation diurne (disposition transitoire concernant l'al. 5) :</p> <p>Sur certains modèles de véhicules, il est très difficile de monter des feux de circulation diurne a posteriori si l'espace minimal prescrit doit être respecté. Une disposition transitoire concernant l'art. 76, al. 5, OETV doit donc permettre de faciliter le montage a posteriori de ces feux sur de tels véhicules. Le montage de feux de circulation diurne peut réduire le risque de blessure des piétons en cas d'accident, en particulier si les véhicules en question sont équipés par exemple de feux de croisement placés dans des phares escamotables (les phares restent alors abaissés pendant la journée, le conducteur circule avec les feux de circulation diurne). De surcroît, les feux de circulation diurne sont moins énergivores que les feux de croisement, ce qui réduit les émissions de CO₂.</p> <p>De plus en plus de voitures neuves disposent déjà aujourd'hui de feux de circulation diurne ou peuvent être commandées avec un tel dispositif en option. La disposition transitoire s'applique donc uniquement au montage a posteriori de feux de circulation diurne sur les véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2016 et pour lesquels il est difficilement possible de respecter l'espace minimal (par ex. les véhicules équipés d'une calandre étroite et dépourvus d'autres ouvertures adéquates pour l'installation du dispositif à l'avant du véhicule). Cela permet de garantir</p>	

que l'espacement minimal entre les feux de circulation diurne, tel que prescrit dans les règlements internationaux, sera tout de même globalement respecté.

Avertisseur de recul pour bennes de collecte des déchets et voitures automobiles lourdes	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 82 Avertisseurs acoustiques, autres sources sonores, haut-parleurs extérieurs</p> <p>Al. 1^{er} (nouveau)</p> <p>---</p>	<p>Art. 82 Avertisseurs acoustiques, autres sources sonores, haut-parleurs extérieurs</p> <p>Al. 1^{er} (nouveau)</p> <p>1^{er} Les bennes de collecte des déchets conformes à la norme EN 1501 peuvent être équipées d'un dispositif d'avertissement acoustique de marche arrière au sens du ch. 7.1.2.1 de ladite norme. D'autres véhicules dont le poids total excède 3,50 t peuvent être munis d'un tel dispositif si celui-ci est conforme à la norme EN 7731 et peut être désactivé depuis le poste de conduite.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Les bennes de collecte de déchets achetées dans l'UE sont construites selon la norme EN 1501-1. Pour pouvoir être homologués en Suisse, ces véhicules doivent subir des transformations, compte tenu du fait que le droit en vigueur n'autorise pas les avertisseurs de recul. Or, ces transformations sont coûteuses et génèrent une certaine charge de travail. Par ailleurs, la norme européenne EN 1501-1:2011 a le statut de norme suisse (norme enregistrée par l'Association suisse de normalisation [SNV]). Par conséquent, les avertisseurs de recul qui étaient jusqu'à présent interdits seront autorisés sur les bennes de collecte des déchets. On peut toutefois craindre que le bip bruyant émis lors de la marche arrière la nuit et à l'aurore représente une nuisance sonore.</p> <p>Les avertisseurs de recul seront également autorisés sur d'autres véhicules automobiles lourds, mais uniquement s'ils peuvent être désactivés depuis le poste de conduite. Le ch. 6.2 de la norme EN 7731:2008 dispose que leur niveau sonore maximum est atteint lorsque le signal d'avertissement est clairement audible.</p>	

Relèvement de 11,5 t à 14,0 t de la charge par essieu pour les essieux entraînés de chariots de travail munis de pneumatiques larges	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 95 Poids et charges par essieu Al. 2, let. b et al. 3 (nouveau)</p> <p>2 La charge par essieu (sans tenir compte d'un système de démarrage conforme à l'art. 57, al. 2) ne doit pas dépasser :</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour un essieu simple entraîné :</p> <p>1. d'une récolteuse agricole munie de pneumatiques larges (art. 27, al. 1^{bis}) 14,00</p> <p>2. d'une autre voiture automobile 11,50</p> <p>3 ...</p>	<p>Art. 95 Poids et charges par essieu Al. 2, let. b et al. 3 (nouveau)</p> <p>2 La charge par essieu (sans tenir compte d'un système de démarrage conforme à l'art. 57, al. 2) ne doit pas dépasser :</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour un essieu simple entraîné : 11,50</p> <p>1. d'une récolteuse agricole munie de pneumatiques larges (art. 27, al. 1^{bis}) 14,00</p> <p>2. d'une autre voiture automobile 11,50</p> <p>3 Par dérogation à l'al. 2, let. b, la charge par essieu pour un essieu simple entraîné d'un chariot de travail ne doit pas dépasser 14,00 tonnes, si les pneus de cet essieu préservent la chaussée (art. 60, al. 6).</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Pour les chariots de travail équipés de pneumatiques larges ou de pneus dont la pression sur la surface de contact est limitée, la charge maximale par essieu sera de 14 tonnes (la vitesse maximale des chariots de travail est limitée à 30 km/h). La possibilité de prévoir une charge plus élevée pour un essieu par véhicule donne aux constructeurs de véhicules de travail une plus grande marge de manœuvre pour la disposition des éléments de montage lourds (appareil de travail, moteur). Le poids total admis n'augmente pas du fait de la modification proposée et reste fixé par exemple à 18 t pour un véhicule à deux essieux (24 t pour les véhicules spéciaux).</p> <p>Cette proposition de modification émane de l'Association Suisse de l'Industrie des Machines de Chantier (<i>Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft, VSBM</i>). Il existe déjà une disposition semblable pour les récolteuses agricoles depuis le 1^{er} mai 2012. La modification prévue profitera avant tout à certains véhicules de chantier utilisés pour la construction des routes, comme les chargeuses sur pneus et les finisseurs d'asphalte. Sur les voies publiques, ces véhicules ne parcourent que de courtes distances. De plus, ils doivent être vides lors des courses de transfert en dehors des chantiers. Lorsqu'ils sont en service, les charges sont par contre très lourdes (la charge par essieu est alors largement supérieure à 14 t), raison pour laquelle ces véhicules sont souvent équipés de pneumatiques larges. Le relèvement de la charge par essieu a pour effet de solliciter davantage la route. Afin d'offrir tout de même une certaine protection à la chaussée, il est exigé que la charge par essieu soit répartie sur une plus grande surface grâce à des pneumatiques larges. En cas d'utilisation d'autres pneumatiques, la pression exercée sur la surface de contact sera réduite et on tiendra compte du fait que l'essieu concerné est équipé ou non d'un châssis pourvu de ressorts de suspension. Les propriétés des pneumatiques qui préservent la chaussée seront régies désormais dans le nouvel al. 6 de l'art. 60 OETV :</p> <p>6 Les pneumatiques qui préservent la chaussée doivent satisfaire au moins à une des exigences ci-après :</p> <p>a. Le poids par cm² de la surface reposant sur le sol doit être d'au maximum 15,3 kg si les essieux sont munis de ressorts de suspension et d'au maximum 8,2 kg si les essieux sont dépourvus de ressorts de suspension.</p> <p>b. La largeur du pneumatique doit représenter au moins un tiers du diamètre extérieur du pneumatique ou équivaloir au moins à 0,60 m.</p>	
<p>Adaptation consécutive de l'OCR Art. 67 Poids Al. 2, let. b, 2^{bis} (nouveau) et 3</p> <p>2 La charge par essieu ne doit pas excéder :</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour l'essieu simple entraîné :</p> <p>1. d'une récolteuse agricole munie de pneumatiques larges (art. 27, al. 1^{bis}, OETV) 14,00</p> <p>2. d'une autre voiture automobile 11,50</p>	<p>Adaptation consécutive de l'OCR Art. 67 Poids Al. 2, let. b, 2^{bis} (nouveau) et 3</p> <p>2 La charge par essieu ne doit pas excéder :</p> <p style="text-align: right;">en tonnes</p> <p>b. pour l'un essieu simple entraîné : 11,50</p> <p>1. d'une récolteuse agricole munie de pneumatiques larges (art. 27, al. 1^{bis}, OETV) 14,00</p> <p>2. d'une autre voiture automobile 11,50</p>

<p>²^{bis} ---</p> <p>³ Si les valeurs inscrites dans le permis de circulation sont inférieures aux valeurs maximales indiquées au al. 1, 2, 6 et 7, lesdites valeurs ne doivent pas être dépassées.</p>	<p>²^{bis} Par dérogation à l'al. 2, let. b, la charge par essieu pour un essieu simple entraîné d'un chariot de travail ne doit pas dépasser 14,00 tonnes, si les pneus de cet essieu préservent la chaussée (art. 60, al. 6 OETV³).</p> <p>³ Si les valeurs inscrites dans le permis de circulation sont inférieures aux valeurs maximales indiquées au al. 1, 2, ²^{bis}, 6 et 7, lesdites valeurs ne doivent pas être dépassées.</p>
--	---

Outils frontaux pour les véhicules des catégories M₁ et N₁	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 104a Partie frontale et systèmes de protection frontale</p> <p>Al. 2, 2^{bis} (nouveau) et 2^{ter} (nouveau)</p> <p>2 La partie frontale des véhicules des catégories M₁ et N₁ doit, en ce qui concerne la protection des piétons, être conforme au règlement (CE) n° 78/2009 si les véhicules en question relèvent de son champ d'application. La confirmation d'un organe de contrôle agréé par l'OFROU certifiant que la partie frontale du véhicule offre un niveau de protection équivalent suffit pour les véhicules dont la production n'excède pas 100 pièces par an.</p> <p>2^{bis} ---</p> <p>2^{ter} ---</p>	<p>Art. 104a Partie frontale et systèmes de protection frontale</p> <p>Al. 2, 2^{bis} (nouveau) et 2^{ter} (nouveau)</p> <p>2 Texte en vigueur</p> <p>2^{bis} Il est permis de déroger à l'al. 2 en matière d'installation d'outils frontaux pour :</p> <p>a. les véhicules devant être équipés d'outils frontaux dans le cadre du service hivernal et de l'entretien des routes ;</p> <p>b. les véhicules de la police, de la douane et du service du feu ;</p> <p>c. les véhicules des services de secours et de la protection civile ;</p> <p>d. les véhicules militaires ;</p> <p>e. les autres voitures automobiles pour lesquelles il est impossible de satisfaire les exigences visées à l'al. 2 pour des raisons opérationnelles, à moins de prendre des mesures techniques disproportionnées.</p> <p>2^{ter} Les dérogations prévues à l'al. 2^{bis}, let. e, doivent être autorisées par l'autorité d'immatriculation.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Depuis le 24 février 2015, les dispositions relatives à la configuration de l'avant des véhicules pour la protection des piétons (règlement (UE) n° 78/2009) sont également applicables à la réception par type des véhicules de la catégorie M₁ dont le poids excède 2500 kg ainsi qu'à l'ensemble des véhicules de la catégorie N₁. Ainsi, toutes les voitures de tourisme légères et lourdes et toutes les voitures de livraison sont soumises à cette prescription.</p> <p>Dans la pratique, il devient impossible d'installer des outils frontaux professionnels tels qu'un chasse-neige solide ou un treuil pour les opérations de sauvetage, dans la mesure où, pour pouvoir fixer ces outils, il est en principe nécessaire de procéder à des transformations de la structure avant du véhicule, lesquelles subsistent lorsque les outils sont temporairement démontés. C'est la raison pour laquelle il convient d'autoriser des exceptions pour certains véhicules lorsqu'un outil frontal est nécessaire pour l'usage auquel ils sont destinés.</p> <p>Remarque concernant la let. e : une dérogation n'est possible qu'avec l'autorisation de l'autorité d'immatriculation. Telle qu'elle est formulée, la disposition implique une utilisation rigoureuse de ce régime dérogatoire. Il ne sera possible de déroger aux prescriptions relatives à la configuration de l'avant des véhicules pour la protection des piétons que si l'usage qu'il est prévu de faire du véhicule et de son outil frontal est nécessaire dans le cadre de l'exploitation et que l'objectif ne peut être atteint par d'autres moyens à un coût raisonnable. En cas de revente d'un véhicule transformé au sens des let. a à d, il est également envisageable d'accepter que des transformations techniques dont le démontage impliquerait des frais disproportionnés restent en place, même si le nouveau propriétaire ne fait pas partie en principe des ayants droit à une dérogation.</p>	

Équipement en ceintures de sécurité pour l'ensemble des voitures automobiles (y compris les tracteurs) dotées d'une protection contre le retournement ou dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 106 Ceintures de sécurité, sièges pour enfants, appuie-tête Al. 1 et 5 (nouveau)</p> <p>1 Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés de ceintures de sécurité répondant aux exigences de la directive 77/541/CEE. Les dispositions figurant à l'annexe XI de la directive 2007/46/CE s'appliquent aux véhicules de la catégorie M₁ ayant une affectation particulière.</p> <p>5 ---</p>	<p>Art. 106 Ceintures de sécurité, sièges pour enfants, appuie-tête Al. 1 et 5 (nouveau)</p> <p>1 Les véhicules des catégories M et N doivent être équipés de ceintures de sécurité répondant aux exigences de la directive 77/541/CEE du règlement (CE) n° 661/2009 ou du règlement n° 16 de la CEE-ONU. Les dispositions figurant à l'annexe XI de la directive 2007/46/CE s'appliquent aux véhicules de la catégorie M₁ ayant une affectation particulière.</p> <p>5 Les voitures automobiles de travail et les tracteurs dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction, ainsi que les tracteurs et les chariots à moteur dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement, doivent être équipés de ceintures de sécurité répondant aux exigences du règlement (UE) n° 167/2013 et du règlement délégué (UE) n° 1322/2014 ou du règlement la CEE-ONU n° 16.</p>
<p>Art. 119 Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 30 km/h Let. i</p> <p>Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles énoncées à l'art. 118:</p> <p>i. les ceintures de sécurité ne sont pas nécessaires (art. 106) ;</p>	<p>Art. 119 Voitures automobiles dont la vitesse est limitée à 30 km/h Let. i</p> <p>Pour les voitures automobiles dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, les facilités suivantes sont applicables, en complément de celles énoncées à l'art. 118:</p> <p>i. Les ceintures de sécurité ne sont pas nécessaires, sauf pour les tracteurs et les chariots à moteur dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement (art. 106).</p>
---	<p>Disposition transitoire concernant l'al. 5 En ce qui concerne l'art. 106, al. 5 et art. 119, let. i, le droit en vigueur restera applicable :</p> <p>a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des tracteurs et des chariots à moteur ;</p> <p>b. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des voitures automobiles de travail ;</p> <p>c. à la première immatriculation des véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Al. 1 : La directive 77/541/CEE a été abrogée le 1^{er} novembre 2014 par le règlement (CE) n° 661/2009 et remplacée par le règlement de la CEE-ONU n° 16 (le renvoi à la directive 77/541/CEE est également actualisé à l'art. 72, al. 5).</p> <p>Al. 5 : Les voitures automobiles de travail et les tracteurs ne sont pas des véhicules de la catégorie M ou N. Par conséquent, d'après la disposition actuelle de l'OETV, il n'est pas obligatoire d'équiper ces véhicules de ceintures de sécurité. Dans l'UE, il est désormais obligatoire d'équiper de ceintures de sécurité les tracteurs dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement ou dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction (catégorie T5).</p> <p>À l'avenir, les tracteurs et les voitures automobiles de travail dont la vitesse maximale excède 40 km/h de par leur construction devront également disposer de ceintures de sécurité en Suisse, tout comme les tracteurs dotés d'un dispositif homologué de protection contre le retournement (quelle que soit leur vitesse maximale de par leur construction). Dans la mesure où les tracteurs bénéficiant d'une réception générale UE peuvent également</p>	

être homologués en Suisse comme chariots à moteur et qu'un dispositif de protection contre le retournement sans ceinture ne fait aucun sens, les chariots à moteur munis d'un tel dispositif homologué devront aussi obligatoirement être équipés de ceintures de sécurité.

Une disposition transitoire est prévue afin de laisser le temps aux industriels et aux professionnels du secteur de s'adapter. Les certificats de conformité pour les tracteurs, délivrés sur la base de l'ancienne directive 2003/37/CE sur la réception générale, deviendront caducs dans l'UE le 1^{er} janvier 2018 (la directive 2003/37/CE est remplacée par le règlement (UE) n° 167/2013). Cette date est reprise à la let. c de la disposition transitoire.

Adaptation consécutive de l'OCR – exceptions à l'obligation de porter la ceinture de sécurité :

Aujourd'hui déjà, l'art. 3a, al. 2, let. c, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière prévoit une exception à l'obligation de porter la ceinture de sécurité en cas de circulation sur des chemins ruraux, des chemins forestiers et dans l'enceinte d'une entreprise, à condition que la vitesse n'excède pas 25 km/h. Avec la nouvelle lettre g de l'art. 3a OCR, cette exception sera étendue aux voitures automobiles de travail, aux tracteurs et aux chariots à moteur (art. 11, al. 2, let. g et h, OETV) sur toutes les routes et tous les chemins.

Adaptation consécutive de l'OCR	Adaptation consécutive de l'OCR
<p><i>Art. 3a, al. 2, let. g (nouveau)</i></p> <p>2 Sont dispensées de l'obligation de porter la ceinture selon l'al. 1 :</p> <p>g. ---</p>	<p><i>Art. 3a, al. 2, let. g (nouveau)</i></p> <p>2 Sont dispensées de l'obligation de porter la ceinture selon l'al. 1 :</p> <p>g. les conducteurs et passagers des voitures automobiles de travail, tracteurs et chariots à moteur, à condition que leur vitesse n'excède pas 25 km/h.</p>

Appuie-tête pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ ainsi que pour les minibus	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 106 Ceintures de sécurité, sièges pour enfants, appuie-tête Al. 4 4 Les véhicules de la catégorie M₁ doivent être équipés d'appuie-tête sur les sièges avant les plus à l'extérieur.</p>	<p>Art. 106 Ceintures de sécurité, sièges pour enfants, appuie-tête Al. 4 4 Les véhicules des catégories M₁ et N₁ ainsi que les minibus doivent être équipés d'appuie-tête répondant aux exigences de l'art. 72, al. 5^{bis}, sur les sièges avant les plus à l'extérieur.</p>
<p>Commentaires : Il s'agit d'une adaptation au droit européen. Les voitures de livraison et les minibus doivent disposer d'appuie-tête sur les sièges avant les plus à l'extérieur. Dans le cadre de cette modification, il est prévu d'introduire un nouvel al. 5^{bis} à l'art. 72 OETV :</p> <p style="padding-left: 40px;">5^{bis} Les appuie-tête doivent satisfaire aux exigences des règlements de la CEE-ONU ci-après ou offrir un niveau de protection équivalent :</p> <p style="padding-left: 80px;">a. règlement n° 17 de la CEE-ONU ; b. règlement n° 25 de la CEE-ONU ; ou c. règlement n° 80 de la CEE-ONU .</p> <p>S'agissant des véhicules directement importés pour un usage personnel et dont la construction n'est pas conforme aux prescriptions de la CEE-ONU, il appartient aux autorités d'exécution cantonales de juger de l'équivalence des appuie-tête (par ex. les véhicules qui satisfont à l'ensemble des normes de sécurité américaines).</p>	

Feux bleus supplémentaires sur les rétroviseurs extérieurs et ajout de feux bleus dirigés vers le côté	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 110 Dispositifs d'éclairage facultatifs Al. 3, let. a</p> <p>³ Sont en outre autorisés, si l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation :</p> <p>a. sur les véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la douane : des feux bleus, deux projecteurs bleus supplémentaires au maximum dirigés vers l'avant, des feux orientables ainsi que, montés sur le toit et visibles de l'avant et de l'arrière, des feux clignotants orange d'avertissement couplés au moyen d'un commutateur séparé avec les feux clignotants avertisseurs (art. 78, al. 1) ;</p>	<p>Art. 110 Dispositifs d'éclairage facultatifs Al. 3, let. a</p> <p>³ Sont en outre autorisés, si l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation :</p> <p>a. sur les véhicules du service du feu, de la police, du service d'ambulances et de la douane :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. des feux gyrophares bleus, 2. deux projecteurs feux bleus supplémentaires au maximum placés à l'avant et dirigés vers l'avant, 3. deux feux bleus placés sur les rétroviseurs extérieurs et dirigés vers l'avant, 4. deux feux bleus placés le plus possible à l'avant et dirigés vers le côté, 5. des feux orientables, 6. ainsi que des feux clignotants orange d'avertissement montés sur le toit et visibles de l'avant et de l'arrière, couplés au moyen d'un commutateur séparé avec les feux clignotants avertisseurs (art. 78, al. 1) ;
<p>Commentaires :</p> <p>À l'avenir, les véhicules d'intervention du service du feu, du service d'ambulances, de la police et de la douane pourront être équipés, à titre facultatif et en sus des feux bleus déjà admis par le droit en vigueur, de clignoteurs de direction bleus. Ainsi, lors des interventions urgentes, ils seront mieux visibles et pourront être reconnus plus tôt. Cette proposition fait suite à une demande de la Fédération suisse des sapeurs-pompiers, soutenue par la police sanitaire. Deux interventions politiques à ce sujet ont également été déposées, à savoir la question 12.1120 (Eichenberger) et la motion 13.3885 (Guhl). Les mesures proposées ont été mises à l'épreuve lors d'un test sur le terrain.</p> <p>L'ancienne formulation « projecteurs bleus [...] dirigés vers l'avant » est remplacée. Par analogie avec la terminologie du règlement n° 65 de la CEE-ONU, on parlera dorénavant de « feux bleus [...] dirigés vers l'avant ».</p>	

Feux clignotants avertisseurs obligatoires sur les véhicules des catégories M et N	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 111 Clignoteurs de direction</p> <p>Les voitures automobiles doivent être munies de clignoteurs de direction.</p>	<p>Art. 111 Clignoteurs de direction et feux clignotants avertisseurs</p> <p>Les voitures automobiles doivent être munies de clignoteurs de direction. Les véhicules des catégories M et N doivent en outre disposer de feux clignotants avertisseurs (art. 78, al. 1).</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Dans l'UE, les véhicules des catégories M et N doivent obligatoirement être équipés de feux clignotants avertisseurs. Cette prescription contribue à la sécurité routière et devra également s'appliquer en Suisse à l'avenir. Aucune disposition transitoire particulière n'est prévue.</p>	

Exigences concernant l'ouverture des portes des autocars	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 123 Portes, sorties de secours, équipement complémentaire Al. 2</p> <p>² Pour les portes automatiques ou commandées à distance, l'art. 71, al. 2, est applicable.</p>	<p>Art. 123 Portes, sorties de secours, équipement complémentaire Al. 2</p> <p>² Pour les portes automatiques ou commandées à distance, l'art. 71, al. 2, est applicable. Les exigences concernant l'ouverture des portes des autocars se fondent sur le règlement n° 107 de la CEE-ONU.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p><i>Disposition transitoire</i> En ce qui concerne l'art. 123, al. 2, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des autocars ; b. à la première immatriculation des autocars importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.
<p>Commentaires :</p> <p>Conformément à l'art. 37 OETV, la disposition de l'art. 71, al. 2, OETV s'applique à tous les genres de véhicules. Il n'est donc pas nécessaire qu'elle soit explicitement mentionnée à l'art. 123 OETV. Du reste, il s'agit d'une adaptation de l'OETV au droit international qui est également appliqué au sein de l'UE (annexe 3 du règlement n° 107 de la CEE-ONU). Les portes de service à commande assistée, en particulier, doivent pouvoir être ouvertes de l'extérieur via un dispositif d'ouverture d'urgence indépendant du système d'alimentation, afin que les secouristes puissent pénétrer facilement et rapidement à l'intérieur du véhicule en cas d'urgence. Cette exigence s'applique lorsque le véhicule est à l'arrêt ou roule à une vitesse inférieure ou égale à 5 km/h, pour autant que celui-ci ne soit pas verrouillé (annexe 3, ch. 7.6.5.1, du règlement n° 107 de la CEE-ONU). Si cette disposition est reprise dans l'OETV, les autocars suisses ainsi que les véhicules de ligne des transports publics ne pourront plus être homologués s'ils ne disposent pas d'un système d'ouverture d'urgence depuis l'extérieur. Du côté des points négatifs, divers protagonistes redoutent que le système d'ouverture d'urgence puisse devenir la cible des vandales.</p> <p>Concernant l'application des nouvelles prescriptions de l'art. 123, al. 2, une disposition transitoire est prévue afin de laisser le temps aux industriels et aux professionnels du secteur de s'adapter.</p>	

Renonciation aux parois brise-flots transversales dans les citernes destinées au transport de liquides, par analogie aux facilités accordées pour les transports de marchandises dangereuses	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 125 --- Al. 1, 1^{bis} (nouveau) et 2</p> <p>¹ Les citernes destinées au transport de liquides, d'une contenance supérieure à 7500 l, doivent avoir des parois brise-flots transversales qui les divisent en compartiments d'une capacité ne dépassant pas 7500 l. Les ouvertures dans les parois brise-flots, trous d'homme inclus, ne doivent pas dépasser 0,30 m².</p> <p>1^{bis} ---</p> <p>² La hauteur du centre de gravité de la citerne ou du silo plein, à compter du sol, peut dépasser la largeur du véhicule de 10 % au maximum.</p>	<p>Art. 125 --- Al. 1, 1^{bis} (nouveau) et 2</p> <p>¹ Les citernes destinées au transport de liquides, d'une contenance supérieure à 7500 l, doivent avoir des parois brise-flots transversales qui les divisent en compartiments d'une capacité ne dépassant pas 7500 l. Les ouvertures dans les parois brise-flots, trous d'homme inclus, ne doivent pas dépasser 0,30 m². Les citernes destinées au transport de substances liquides non soumises à la SDR¹ doivent soit répondre aux exigences de la SDR, soit disposer de compartiments ou de cloisons séparées par des parois brise-flots, dont la capacité n'excède pas 7500 l.</p> <p>1^{bis} Ne sont pas visées par l'al. 1 les citernes pour lesquelles l'autorité d'immatriculation prescrit explicitement le degré de viscosité ou un certain niveau de remplissage par une inscription dans le permis de circulation.</p> <p>² La hauteur du centre de gravité de la citerne ou du silo plein, à compter du sol, peut dépasser la largeur du véhicule de 10 % au maximum. Les véhicules équipés de citernes ou de silos destinés au transport de substances non soumises à la SDR doivent soit répondre aux exigences de la SDR, soit présenter au niveau de l'essieu le plus large une distance entre les extrémités de la surface de contact des pneumatiques sur la chaussée au moins égale à 90 % de la hauteur du centre de gravité du véhicule chargé de manière homogène.</p> <p>¹ RS 741.621</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses sont soumis (en plus de l'OETV) aux dispositions de l'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route ; RS 0.741.621) ainsi qu'aux exigences techniques de la SDR (ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route ; RS 741.621). L'art. 1, al. 4, OETV fait référence aux prescriptions supplémentaires de la SDR. Les exigences concernant la stabilité au basculement et les caractéristiques des citernes de véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses sont ainsi définies. En conséquence, l'art. 125, al. 1 et 2, OETV s'appliquera uniquement aux véhicules-citernes et aux véhicules-silos qui ne sont pas utilisés pour le transport de marchandises dangereuses. La construction des véhicules de ce type doit répondre aux exigences de base de la législation sur les marchandises dangereuses pour ce qui est de la stabilité (parois brise-flots dans les grandes citernes et surface d'appui au sol). En outre, les al. 1 et 2 de l'art. 125 n'étaient plus d'actualité et ne prévoyaient pas non plus la possibilité de déroger dans certains cas à la législation sur les marchandises dangereuses en ce qui concerne les parois brise-flots. Une révision s'imposait donc pour toutes ces raisons.</p> <p>Al. 1 : La reformulation de l'al. 1 consiste en une adaptation à l'ADR. En lieu et place des parois brise-flots, la citerne peut également être cloisonnée avec plusieurs compartiments d'une capacité maximale de 7500 l (ch. 6.8.2.1.20, let. b, ADR).</p> <p>La prescription concernant les trous d'homme est remplacée par la disposition relative à la surface minimale des brise-flots (ch. 6.8.2.1.22 ADR).</p> <p>Al. 1^{bis} : Conformément à l'ADR, les citernes de plus de 7500 l dépourvues de parois brise-flots peuvent être utilisées pour le transport de liquides si la citerne est presque pleine ou vide ou si elle sert à transporter uniquement des matières très visqueuses (ch. 4.3.2.2.4 ADR).</p> <p>Aux termes de la présente proposition, les autorités d'exécution cantonales peuvent autoriser les citernes dépourvues de parois brise-flots, si elles prescrivent par une inscription dans le permis de circulation le niveau</p>	

de remplissage pour le transport de liquides ou une utilisation exclusive pour le transport de matières très visqueuses.

Al. 2 : L'ADR (ch. 9.7.5.1) exige que la largeur de la surface d'appui au sol soit au moins égale à 90 % de la hauteur du centre de gravité du véhicule-citerne en charge (valeur inverse de la hauteur du centre de gravité en fonction de la largeur). Cette formulation est reprise dans l'OETV. Le nouvel al. 2 est moins strict qu'auparavant, dans la mesure où la hauteur du centre de gravité de la citerne est généralement inférieure à celle du centre de gravité du véhicule. Aucune disposition transitoire n'est donc prévue. Par ailleurs, le critère déterminant concernant le risque de basculement est la largeur d'appui au sol du véhicule (correspondant, sur l'essieu le plus large, à la distance entre les extrémités de la surface de contact des pneumatiques sur la chaussée) et non plus, tel que cela était formulé auparavant, la largeur du véhicule. Indications en vue de l'exécution : dans le calcul des freins (réception partielle), il est souvent indiqué où peut se trouver le centre de gravité du véhicule. Si l'on prend en considération la hauteur du centre de gravité de la citerne (qui est généralement simple à déterminer en raison de la forme symétrique) plutôt que le centre de gravité du véhicule en charge pour l'évaluation et que le critère des 90 % est ainsi rempli, les prescriptions seront également satisfaites (évaluation plus exigeante).

Au demeurant, l'ADR comporte d'autres exigences relatives à la stabilité au basculement. Toutefois, les véhicules qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ne doivent pas obligatoirement s'y conformer.

Largeur et longueur des quadricycles légers à moteur et des quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée ainsi que des luges à moteur													
Texte en vigueur	Proposition de modification												
<p><i>Titre précédant l'art. 135</i></p> <p>Titre troisième :</p> <p>Motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Chapitre 1 Dimensions, poids, identification</p>	<p><i>Titre précédant l'art. 135</i></p> <p>Titre troisième :</p> <p>Motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Chapitre 1 Dimensions, poids, identification, nombre de places</p>												
<p>Art. 135 Dimensions</p> <p>Abs. 3</p> <p>³ Pour les luges à moteur, les dimensions sont les suivantes, en dérogation à l'al. 1 :</p> <table border="0"> <tr> <td>a.</td> <td>longueur</td> <td>3,50</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>largeur</td> <td>1,30</td> </tr> </table>	a.	longueur	3,50	b.	largeur	1,30	<p>Art. 135 Dimensions</p> <p>Abs. 3</p> <p>³ Pour les luges à moteur ainsi que pour les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée, les dimensions sont les suivantes, en dérogation à l'al. 1 :</p> <table border="0"> <tr> <td>a.</td> <td>longueur</td> <td>3,70</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>largeur</td> <td>1,50</td> </tr> </table> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 135, al. 3, le droit en vigueur restera applicable :</p> <p>a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des quadricycles à moteur ;</p> <p>b. à la première immatriculation des quadricycles à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016 ;</p> <p>c. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des quadricycles légers à moteur ;</p> <p>d. à la première immatriculation des quadricycles légers à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.</p>	a.	longueur	3,70	b.	largeur	1,50
a.	longueur	3,50											
b.	largeur	1,30											
a.	longueur	3,70											
b.	largeur	1,50											
<p>Commentaires :</p> <p>S'agissant des luges à moteur, les véhicules construits à l'étranger sont de plus en plus larges. La largeur admise conformément à l'OETV doit donc être augmentée de 20 cm. Cette nouvelle disposition s'appliquera dès l'entrée en vigueur de la modification d'ordonnance.</p> <p>En ce qui concerne les quadricycles légers à moteur et les quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée, l'UE limite désormais la largeur à 1,50 m. Cette restriction s'appliquera désormais aussi en Suisse. Les anciennes prescriptions de l'UE admettaient encore une largeur de 2,00 m et une longueur de 4,00 m pour ces véhicules.</p> <p>La longueur maximale admise pour tous ces véhicules est également adaptée à celle prescrite désormais par l'UE pour les quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée. Pour les quadricycles légers à moteur, l'UE se montre même encore plus stricte (3,00 m de longueur seulement). Par souci de simplification, l'OETV prévoit toutefois la même longueur maximale pour les trois types de véhicules (quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur disposant d'une carrosserie fermée et luges à moteur), soit 3,70 m.</p> <p>Remarque concernant les dispositions transitoires : les nouvelles dispositions de l'art. 135, al. 3 entreront en vigueur dans la mesure du possible au même rythme que dans l'UE.</p>													

Poids des motocycles légers, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur déterminant pour leur classification																					
Texte en vigueur	Proposition de modification																				
<p>Art. 136 Poids, poids remorquable, plaque de contrôle Al. 1 partie introductive et let. c, d, e ainsi que f et al. 1^{bis} (nouveau)</p> <p>¹ Le poids des véhicules déterminant pour leur classification est le poids à vide selon l'art. 7, al. 1 et 7, mais sans conducteur, sans carburant et sans équipement complémentaire. Il ne doit pas excéder :</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">en tonnes</td> </tr> <tr> <td>c. pour les quadricycles légers à moteur</td> <td style="text-align: right;">0,35</td> </tr> <tr> <td>d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes</td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> <tr> <td>e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses</td> <td style="text-align: right;">0,55</td> </tr> <tr> <td>f. pour les luges à moteur</td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> </table> <p>^{1 bis} ---</p>		en tonnes	c. pour les quadricycles légers à moteur	0,35	d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes	0,40	e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses	0,55	f. pour les luges à moteur	0,40	<p>Art. 136 Poids, poids remorquable, plaque de contrôle Al. 1 partie introductive et let. c, d, e ainsi que f et al. 1^{bis} (nouveau)</p> <p>¹ Le poids des véhicules déterminant pour leur classification est le poids à vide selon l'art. 7, al. 1 et 7, mais sans conducteur, sans carburant et sans équipement complémentaire. Il ne doit pas excéder :</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">en tonnes</td> </tr> <tr> <td>c. pour les quadricycles légers à moteur</td> <td style="text-align: right;">0,425</td> </tr> <tr> <td>d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes</td> <td style="text-align: right;">0,45</td> </tr> <tr> <td>e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses</td> <td style="text-align: right;">0,60</td> </tr> <tr> <td>f. pour les luges à moteur <i>abrogé</i></td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> </table> <p>^{1 bis} Si le véhicule est équipé de chenilles a posteriori, le poids établi initialement conformément à l'al. 1 reste déterminant.</p>		en tonnes	c. pour les quadricycles légers à moteur	0,425	d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes	0,45	e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses	0,60	f. pour les luges à moteur <i>abrogé</i>	0,40
	en tonnes																				
c. pour les quadricycles légers à moteur	0,35																				
d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes	0,40																				
e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses	0,55																				
f. pour les luges à moteur	0,40																				
	en tonnes																				
c. pour les quadricycles légers à moteur	0,425																				
d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes	0,45																				
e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses	0,60																				
f. pour les luges à moteur <i>abrogé</i>	0,40																				
<p>Commentaires :</p> <p>La disposition définissant le poids déterminant pour la classification a été adaptée aux prescriptions de l'UE. Etant donné qu'il sera possible à l'avenir de remplacer les roues par des chenilles sur les quadricycles à moteur sans changement de classification (cf. proposition de modification de l'art. 10 OETV), le poids des chenilles ne sera pas pris en compte dans le poids déterminant pour la classification. En revanche, le poids maximal admis pour les luges à moteur (sur lesquelles les chenilles font partie de l'équipement de base) ne sera plus fixé que dans leur définition (cf. proposition de modification de l'art. 14, let. c, OETV).</p> <p>Par ailleurs, la définition des quadricycles légers à moteur à l'art. 15, al. 2, OETV et celle des quadricycles à moteur à l'art. 15, al. 3, OETV sont également adaptées au nouveau règlement (UE) n° 168/2013 (cf. propositions de modification en ce sens indiquées plus avant dans les document).</p>																					

Charge utile des motocycles légers, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 136 Poids, poids remorquable, plaque de contrôle Al. 2, let. b, d et e</p> <p>2 La charge utile (art. 7, al. 5) des véhicules ne doit pas excéder :</p> <p style="text-align: right;">en ton- nes</p> <p>b. pour les tricycles à moteur affectés au transport de personnes 0,30</p> <p>d. pour les quadricycles légers à moteur 0,20</p> <p>e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes 0,20</p>	<p>Art. 136 Poids, poids remorquable, plaque de contrôle Al. 2, let. b, d et e</p> <p>2 La charge utile (art. 7, al. 5) des véhicules ne doit pas excéder :</p> <p style="text-align: right;">en ton- nes</p> <p>b. pour les tricycles à moteur affectés au transport de personnes abrogé 0,30</p> <p>d. pour les quadricycles légers à moteur 0,30 0,20</p> <p>e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes abrogé 0,20</p> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 136, al. 2, let. b et e, le droit en vigueur restera applicable :</p> <p>a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des quadricycles et des tricycles à moteur ;</p> <p>b. à la première immatriculation des quadricycles et des tricycles à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>La modification de la charge utile correspond à une adaptation aux nouvelles prescriptions de l'UE. La limitation de la charge utile des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur est abrogée. L'UE remplace en effet cette restriction par une limitation du nombre de places, qu'il convient de reprendre dans l'OETV (cf. proposition de modification de l'art. 136, al. 2^{bis}, OETV).</p> <p>Contrairement aux dispositions de l'UE, l'OETV ne prévoit pas de catégorie spéciale pour les quadricycles légers à moteur affectés au transport de personnes, par souci de simplification. La charge utile de ces véhicules peut donc continuer d'atteindre 300 kg (UE : 250 kg pour le transport de personnes, 300 kg pour le transport de choses).</p> <p>De même, l'OETV ne reprend pas l'abaissement de la charge utile de 1,50 t à 1,00 t prescrit par l'UE pour les tricycles à moteur affectés au transport de choses (la charge utile fixée à 1,50 t pour ces véhicules à l'art. 136, al. 2, let. c, OETV restera applicable). Jusqu'ici, aucun problème de sécurité routière n'a été relevé pour ce type de véhicules.</p> <p>Dispositions transitoires : l'abrogation des limitations de la charge utile des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur ne pourra être effective que lorsque la limitation du nombre de places prévue par le nouvel art. 136a proposé entrera en vigueur (changement de système : remplacement de la limitation de la charge utile par la limitation du nombre de places).</p>	

Limitation de l'équipement complémentaire compris dans le poids à vide pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 136 Poids, poids remorquable, plaque de contrôle Al. 2^{bis} (nouveau) 2^{bis} ---</p>	<p>Art. 136 Poids, poids remorquable, plaque de contrôle Al. 2^{bis} (nouveau)</p> <p>2^{bis} Pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ainsi que pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2, le poids de l'équipement complémentaire peut représenter au maximum 10 % du poids fixé à l'al. 1.</p> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 136, al. 2^{bis}, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur ; b. à la première immatriculation des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016 ; c. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des quadricycles légers à moteur et des motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 ; d. à la première immatriculation des quadricycles légers à moteur et des motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016.
<p>Commentaires : Il s'agit ici d'une adaptation aux prescriptions de l'UE (annexe XI, appendice 1, ch. 2.2.1 du règlement (UE) n° 44/2014).</p> <p>Remarque concernant les dispositions transitoires : les nouvelles dispositions de l'art. 136, al. 2^{bis} entreront en vigueur dans la mesure du possible au même rythme que dans l'UE.</p>	

Nombre de places des motocycles légers, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur																	
Texte en vigueur	Proposition de modification																
<p>Art. 136a (nouveau)</p> <p>2^{bis} ---</p>	<p>Art. 136a Nombre de places (nouveau)</p> <p>Le nombre de places des véhicules peut s'élever au maximum, conducteur compris, à</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; width: 20%;">Places</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a. pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 ;</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>b. pour les tricycles à moteur affectés au transport de personnes ;</td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td>c. pour les tricycles à moteur affectés au transport de choses ;</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes ne disposant pas d'une carrosserie fermée ;</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes ne disposant pas d'une carrosserie fermée mais d'une protection contre le retournement ;</td> <td style="text-align: right;">3</td> </tr> <tr> <td>f. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes disposant d'une carrosserie fermée ;</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td>g. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses.</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 136a, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur ; b. à la première immatriculation des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016 ; c. à la réception par type des motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 jusqu'au 31 décembre 2016 ; d. à la première immatriculation des motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017. 		Places	a. pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 ;	2	b. pour les tricycles à moteur affectés au transport de personnes ;	5	c. pour les tricycles à moteur affectés au transport de choses ;	2	d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes ne disposant pas d'une carrosserie fermée ;	2	e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes ne disposant pas d'une carrosserie fermée mais d'une protection contre le retournement ;	3	f. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes disposant d'une carrosserie fermée ;	4	g. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses.	2
	Places																
a. pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 ;	2																
b. pour les tricycles à moteur affectés au transport de personnes ;	5																
c. pour les tricycles à moteur affectés au transport de choses ;	2																
d. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes ne disposant pas d'une carrosserie fermée ;	2																
e. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes ne disposant pas d'une carrosserie fermée mais d'une protection contre le retournement ;	3																
f. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de personnes disposant d'une carrosserie fermée ;	4																
g. pour les quadricycles à moteur affectés au transport de choses.	2																
<p>Commentaires :</p> <p>Les prescriptions de l'UE fixent désormais un nombre maximal de places assises pour les véhicules des catégories L2e, L5e, L6e et L7e (annexe 1 du règlement (UE) n° 168/2013). Compte tenu de la suppression de la limitation de la charge utile pour les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur affectés au transport de personnes (cf. proposition de modification concernant l'art. 136, al. 2, OETV), la limitation du nombre de places doit également être inscrite dans l'OETV.</p> <p>Afin de ne pas rendre l'OETV inutilement volumineuse, les prescriptions de l'UE sont reprises dans l'OETV sous une forme moins détaillée, autrement dit un peu simplifiée. S'agissant des quadricycles légers à moteur (2 places max. dans l'UE), l'OETV est moins stricte que le règlement de l'UE : le nombre de places n'est limité que par le biais de la charge utile maximale admise (cf. proposition de modification concernant l'annexe 9, ch. 251, OETV « Poids par personne »).</p> <p>Remarque concernant les dispositions transitoires : les nouvelles dispositions de l'art. 136a entreront en vigueur dans la mesure du possible au même rythme que dans l'UE.</p>																	

Aptitude à la conduite dans les virages des motocycles légers à voies multiples, des quadricycles légers à moteur ainsi que des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 137 Dispositif de démarrage, puissance de démarrage Al. 3 (nouveau) 3 ---</p>	<p>Art. 137 Dispositif de démarrage, puissance de démarrage, propulsion Al. 3 (nouveau) 3 Afin de garantir une conduite en sécurité dans les virages, les roues intérieures et extérieures des véhicules à voies multiples doivent pouvoir tourner à des vitesses différentes dans des conditions de circulation normales.</p> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 137, al. 3, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur ; b. à la première immatriculation des quadricycles à moteur et et des tricycles à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016 ; c. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type des quadricycles légers à moteur et des motocycles légers à voies multiples ; d. à la première immatriculation des quadricycles légers à moteur et des motocycles légers à voies multiples importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.
<p>Commentaires :</p> <p>Jusqu'ici, certains quadricycles à moteur (appelés « quads tout-terrains ») mis sur le marché n'étaient souvent pas équipés d'un différentiel ou d'un dispositif équivalent. Or, avec de tels véhicules, la sécurité de la conduite dans les virages est compromise sur les routes à revêtement dur. Dans l'annexe VIII du nouveau règlement (UE) n° 168/2013, l'UE prescrit la règle suivante :</p> <p><i>« Les véhicules de catégorie L doivent être construits de manière à ce que chacune des roues puisse tourner à des vitesses différentes à tout moment pour garantir la sécurité dans les virages sur des routes à revêtement dur. Dans le cas de véhicules munis d'un différentiel blocable, celui-ci doit être conçu pour ne pas être bloqué à l'état normal. »</i></p> <p>Cette exigence est importante pour la sécurité routière et doit être reprise dans l'OETV. Le libellé de l'art. 137, al. 3 énonce simplement la règle applicable dans des conditions de circulation normales. Un éventuel blocage du mécanisme de compensation (par ex. différentiel blocable) n'est donc pas exclu. A l'état normal, le système doit toutefois être débloqué.</p> <p>Les motocycles légers à voies multiples, les quadricycles légers à moteur ainsi que les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur qui ne seront pas conformes à cette nouvelle prescription ne pourront plus être admis à la circulation (concerne en particulier les importations de véhicules qui ne sont pas construits conformément aux prescriptions de l'UE).</p> <p>Remarque concernant les dispositions transitoires : les nouvelles dispositions de l'art. 137, al. 3 entreront en vigueur dans la mesure du possible au même rythme que dans l'UE.</p>	

Allumage automatique du feu de croisement pour tous les motocycles (art. 14 OETV) ainsi que pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur (art. 15 OETV) en l'absence de feux de circulation diurne	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 140 Dispositifs d'éclairage obligatoires Al. 3 3 ---</p>	<p>Art. 140 Dispositifs d'éclairage obligatoires Al. 3 3 En l'absence de feu de circulation diurne, le feu de croisement doit s'allumer automatiquement lorsque le moteur est en marche.</p>
<p>Commentaires : Il s'agit ici d'une adaptation à l'évolution du droit européen (annexe VIII du règlement (UE) n° 168/2013 et annexe I de la directive 2009/67/CE) importante pour la sécurité.</p> <p>Si un véhicule, par exemple un vélo-taxi électrique (art. 14, let. b, ch. 3, OETV) n'est pas équipé d'un feu de croisement, la disposition en question n'est pas applicable (dérogation à l'obligation d'installer un feu de croisement sur les véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 20 km/h de par leur construction conformément à l'art. 144, al. 7, OETV).</p>	

Adaptation formelle de l'art. 141, al. 1 (aucune modification sur le fond)	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 141 Dispositifs d'éclairage facultatifs</p> <p>Al. 1</p> <p>¹ Sont autorisés, sous réserve du nombre maximal énoncé chaque fois entre parenthèses et de l'art. 140, al. 2, les dispositifs complémentaires suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. un ou deux feux de route ou feux de croisement (mais au plus deux de chaque au total) ; b. un avertisseur optique (branché sur le feu de route ou sur le feu de croisement) ; c. un ou deux feux de position (mais au plus deux au total) ainsi qu'un ou deux feux de circulation diurne (art. 76, al. 5) ; d. un feu arrière (mais au plus deux au total) ; e. un ou deux feux-stop (mais au plus deux au total) ; f. ... g. des feux clignotants d'avertissement ; h. un ou deux feux de brouillard ; i. un ou deux feux arrière de brouillard ; k. à gauche et à droite, un ou deux catadioptres non triangulaires éclairant latéralement, qui ne doivent pas être fixés aux roues ; l. à l'avant, un ou deux catadioptres non triangulaires ; m. à l'arrière, un catadioptre non triangulaire (mais au plus deux au total) ; n. par pédale, un catadioptre dirigé vers l'avant et un catadioptre dirigé vers l'arrière ; o. un clignoteur de direction de chaque côté pour les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ; p. un ou deux feux de recul pour les véhicules à voies multiples équipés d'un dispositif de marche arrière. 	<p>Art. 141 Nombre maximal de dispositifs d'éclairage</p> <p>Al. 1</p> <p>¹ Sont autorisés, sous réserve du nombre maximal énoncé chaque fois entre parenthèses et de l'art. 140, al. 2, les dispositions complémentaires suivantes :—Outre les dispositifs d'éclairage obligatoires, d'autres dispositifs sont autorisés. Au total, leur nombre ne doit toutefois pas dépasser :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. un ou deux feux de route ou feux de croisement (mais au plus deux de chaque au total) ; b. un un avertisseur optique (branché sur le feu de route ou sur le feu de croisement) ; c. un ou deux feux de position (mais au plus deux au total) ainsi qu'un ou deux feux de circulation diurne (art. 76, al. 5) ; d. un deux feux arrière (mais au plus deux au total) ; e. un ou deux feux-stop (mais au plus deux au total) ; f. à l'avant, deux feux de circulation diurne ; g. quatre feux clignotants d'avertissement ; h. un ou deux feux avant de brouillard ; i. un ou deux feux arrière de brouillard ; k. à gauche et à droite, un ou deux catadioptres non triangulaires éclairant latéralement, qui ne doivent pas être fixés aux roues ; l. à l'avant, un ou deux catadioptres non triangulaires ; m. à l'arrière, un deux catadioptres non triangulaires (mais au plus deux au total) ; n. par pédale, un catadioptre dirigé vers l'avant et un catadioptre dirigé vers l'arrière ; o. un clignoteur de direction de chaque côté pour les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur ; p. un ou deux feux de recul pour les véhicules à voies multiples équipés d'un dispositif de marche arrière.
<p>Commentaires :</p> <p>Dans le cadre de la reformulation de l'art. 142 OETV et de l'art. 140, al. 2, OETV (cf. proposition de modification sur la page suivante), l'art. 141, al. 1, OETV fait l'objet d'une adaptation à caractère formel. Il ne subit aucune modification sur le fond.</p>	

Deux catadioptrés à partir d'une largeur de 1,00 m pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur et les luges à moteur, mais aucune nécessité d'installer les feux par paire à partir d'une largeur de 1,30 m pour les luges à moteur (largeur admise : jusqu'à 1,50 m).	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 142 Clignoteurs de direction</p> <p>1 ...</p> <p>2 Sur les véhicules équipés d'une installation à courant alternatif, les clignoteurs avant/arrière peuvent s'allumer alternativement de chaque côté.</p>	<p>Art. 142 Clignoteurs de direction Dispositifs d'éclairage par paire</p> <p>1 Lorsqu'ils mesurent plus de 1,00 m de large, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur, les luges à moteur et les motocycles avec side-car doivent être équipés de deux catadioptrés arrière. S'ils sont munis de catadioptrés avant, ceux-ci doivent également être au nombre de deux.</p> <p>2 Lorsqu'ils mesurent plus de 1,30 m de large, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur doivent être équipés de deux feux de route, de deux feux de croisement, de deux feux de position, de deux feux arrière et de deux feux-stop. S'ils sont munis de feux de circulation diurne et de feux de brouillard, ceux-ci doivent également être au nombre de deux. Sur les véhicules équipés d'une installation à courant alternatif, les clignoteurs avant/arrière peuvent s'allumer alternativement de chaque côté.</p> <p>Disposition transitoire</p> <p>X En ce qui concerne l'art. 142, al. 1, le droit en vigueur restera applicable aux véhicules qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. font l'objet d'une réception par type avant le 1^{er} janvier 2018 ; b. sont dispensés de réception par type, et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2018.
<p>Art. 140 Dispositifs d'éclairage obligatoires</p> <p>Al. 2</p> <p>2 Hormis l'éclairage pour la plaque de contrôle, deux des feux et catadioptrés prescrits à l'al. 1 sont nécessaires sur les véhicules à roues symétriques dont la largeur excède 1,30 m, à l'exception des motocycles avec side-car. Les feux supplémentaires selon l'art. 141, al. 1, let. a, c, d et e ne sont pas admis pour ces véhicules.</p>	<p>Art. 140 Dispositifs d'éclairage obligatoires</p> <p>Al. 2</p> <p>2 Sur les véhicules équipés d'une installation à courant alternatif, les clignoteurs de direction avant/arrière peuvent s'allumer alternativement de chaque côté. Hormis l'éclairage pour la plaque de contrôle, deux des feux et catadioptrés prescrits à l'al. 1 sont nécessaires sur les véhicules à roues symétriques dont la largeur excède 1,30 m, à l'exception des motocycles avec side-car. Les feux supplémentaires selon l'art. 141, al. 1, let. a, c, d et e ne sont pas admis pour ces véhicules.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>L'obligation de monter deux catadioptrés arrière sur les véhicules mentionnés dès qu'ils mesurent 1,00 m de large (au lieu de 1,30 m) est une prescription empruntée au droit européen. Elle contribue à la sécurité routière et s'appliquera désormais en Suisse également. Une disposition transitoire est prévue, selon laquelle les réceptions par type délivrées avant le 1^{er} janvier 2018 ont une validité illimitée en ce qui concerne les catadioptrés arrière ; les véhicules dispensés de réception par type, et qui sont importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2018, peuvent également être admis pour une période illimitée conformément aux prescriptions actuellement applicables aux catadioptrés arrière.</p> <p>Pour des raisons formelles, la règle de l'installation des feux par paire, énoncée à l'art. 140, al. 2, OETV fait l'objet d'une nouvelle formulation à l'art. 142 OETV, et la seule disposition restante dans l'art. 142, al. 2, OETV est déplacée dans l'art. 140, al. 2, OETV.</p>	

La règle de l'installation des feux par paire ne s'applique pas aux luges à moteur (la largeur maximale s'élève à 1,50 m selon l'art. 135, al. 3, OETV proposé) ni aux motocycles avec side-car. La Suisse adopte ainsi la même réglementation que celle en vigueur dans d'autres pays européens.

Deux rétroviseurs pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 143 Rétroviseur</p> <p>Al. 1 et 2</p> <p>1 Au moins un rétroviseur d'une surface de 50 cm² au minimum, placé à l'extrême gauche du véhicule, est nécessaire. La construction, le montage et l'angle de visibilité sont fixés à l'art. 112.</p> <p>2 Les véhicules à carrosserie fermée doivent être munis de deux rétroviseurs d'une surface de 50 cm² chacun. Sur les véhicules équipés d'une lunette arrière de dimension suffisante et qui ne peuvent tirer une remorque, un rétroviseur intérieur peut remplacer le rétroviseur extérieur droit.</p>	<p>Art. 143 Rétroviseur</p> <p>Al. 1 et 2</p> <p>1 Au moins un rétroviseur d'une surface de 50 69 cm² au minimum, placé à l'extrême gauche et à l'extrême droite du véhicule, est nécessaire. Pour les véhicules à deux roues dont la vitesse maximale est limitée à 50 km/h de par leur construction, un rétroviseur placé à l'extrême gauche suffit. La construction, le montage et l'angle de visibilité sont fixés à l'art. 112.</p> <p>2 Sur les véhicules à carrosserie fermée doivent être munis de deux rétroviseurs d'une surface de 50 cm² chacun. Sur les véhicules équipés d'une lunette arrière de dimension suffisante et qui ne peuvent tirer une remorque, un rétroviseur intérieur peut remplacer le rétroviseur extérieur droit.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Le droit européen impose en principe deux rétroviseurs pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur. A ce sujet, l'annexe X du règlement (UE) n° 3/2014 renvoie pour les motocycles au règlement CEE-ONU n° 81 ; les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur doivent être conformes soit au règlement CEE-ONU n° 81, soit au règlement CEE-ONU n° 46. Selon le règlement CEE-ONU n° 81, le rétroviseur doit avoir une surface d'au moins 69 cm² ; pour les véhicules à deux roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 50 km/h de par leur construction, un rétroviseur suffit. Cette prescription contribue à la sécurité routière et s'appliquera désormais en Suisse également.</p>	

Système d'antiblocage des roues obligatoire pour les motocycles	
Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 145 Freins Al. 1^{bis} (nouveau) 1^{bis} ---	Art. 145 Freins Al. 1^{bis} (nouveau) 1^{bis} Les motocycles sans side-car au sens de l'art. 14, let. a doivent être équipés d'un système d'antiblocage des roues ou d'un système de freinage combiné conforme au règlement (UE) n° 168/2013, ou offrir un niveau de protection équivalent. Font exception les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application dudit règlement.
Commentaires : <p>L'UE prévoit désormais l'obligation d'équiper les motocycles de systèmes de freinage avancés. Il s'agit là de systèmes d'antiblocage des roues (ABS). Les motocycles d'une puissance maximale de 11 kW, d'un rapport poids-puissance maximal de 0,1 kW/kg et d'une cylindrée maximale de 125 cm³ pour les moteurs à combustion (motocycles de la catégorie L3e-A1 selon le règlement (UE) n° 168/2013) peuvent être équipés d'un système de freinage combiné⁴ (sans système d'antiblocage) à la place de l'ABS.</p> <p>L'ordonnance suisse OETV 3⁵ mentionne tous les actes de l'UE nécessaires à une réception générale européenne de motocycles, de quadricycles à moteur, de quadricycles légers à moteur et de tricycles à moteur. Avec l'OETV 3, le droit européen est repris tel quel dans le droit suisse. Les véhicules qui sont entièrement conformes aux prescriptions mentionnées dans l'OETV 3, notamment s'ils disposent d'une réception générale UE ou d'un certificat de conformité UE (COC), seront ainsi immatriculés en Suisse en vertu de l'OETV 3. Les véhicules de ce type satisfont aux exigences de l'UE en matière de systèmes de freinage avancés.</p> <p>En instaurant l'obligation d'installer des systèmes de freinage avancés sur les motocycles, l'UE compte faire baisser le nombre d'accidents graves d'un quart, selon les études. Afin que ces exigences accrues de l'UE concernant les systèmes de freinage avancés s'appliquent aussi en Suisse aux véhicules importés d'Etats dans lesquels les exigences techniques sont moins strictes que celles de l'UE, il ne suffit pas de mentionner les nouvelles dispositions européennes dans l'OETV 3 ; il est également nécessaire de les inscrire dans l'OETV. C'est désormais chose faite avec la proposition relative à l'art. 145, al. 1^{bis}, OETV.</p> <p>Les motocycles ne disposant pas d'un système d'antiblocage des roues ou d'un système de freinage avancé ne pourront plus être admis à circuler en Suisse. Cela pourrait notamment concerner certains motocycles importés des États-Unis. Nombre de constructeurs de grosses cylindrées les équipent toutefois d'ABS, y compris pour le marché américain. La mention à l'art. 145, al. 1^{bis} autorisant également un niveau de protection équivalent à celui du règlement européen permet d'accepter aussi les systèmes d'antiblocage des roues ou les systèmes de freinage combinés qui ne disposent pas d'une réception partielle UE (par ex. les systèmes d'antiblocage des roues équivalents qui sont conformes aux prescriptions américaines) et, partant, d'éviter de créer un obstacle technique au commerce. Il importe uniquement qu'un motocycle dispose d'un système de freinage avancé qui soit conforme à l'état actuel de la technique.</p> <p>L'annexe VIII du règlement (UE) n° 168/2013 prévoit une exception à l'obligation d'installer des systèmes de freinage avancés sur les motocycles des sous-catégories L3e-AxE et L3e-AxT (motocycles d'endurance et de trial selon la définition contenue dans l'annexe I du règlement (UE) n° 168/2013). La disposition proposée à l'art. 145, al. 1^{bis}, OETV, selon laquelle les motocycles doivent être équipés d'un système d'antiblocage des roues ou d'un système de freinage combiné conforme au règlement (UE) n° 168/2013, permet d'appliquer cette exception également en Suisse si tous les critères de classification et les conditions dudit règlement pour les sous-catégories de véhicules faisant exception sont remplis.</p> <p>Le règlement européen prescrit l'obligation d'équipement pour la réception de nouveaux types de véhicules à partir du 1^{er} janvier 2016 ; les certificats de conformité (COC) de véhicules dépourvus de tels systèmes et ayant déjà fait l'objet d'une réception par type perdront leur validité dans l'UE le 1^{er} janvier 2017. En vertu de l'art. 3b OETV, les dispositions transitoires contenues dans le règlement européen lui-même sont applicables à l'art. 145, al. 1^{bis}, OETV proposé, étant entendu que la date de l'importation ou de la construction en Suisse fait foi pour l'immatriculation. Cela signifie qu'un motocycle dépourvu de système de freinage avancé et importé en Suisse après le 31 décembre 2016 ne pourra plus obtenir d'autorisation de mise en circulation.</p>	

⁴ Voir la définition dans le règlement (UE) n° 168/2013, art. 3, ch. 25 : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168&rid=1>

⁵ Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur (OETV 3 ; RS 741.414).

Ceintures de sécurité pour les quadricycles légers à moteur	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Section 4 Motocycles légers à moteur à plus de deux roues et quadricycles légers à moteur</p> <p>Art. 155 Ceintures de sécurité, points d'ancrage des ceintures de sécurité, dégivreur et ventilation, dispositif antivol</p> <p>Al. 1</p> <p>¹ Les ceintures de sécurité et les points d'ancrage ne sont pas nécessaires.</p>	<p>Section 4 Motocycles légers à moteur à plus de deux roues et quadricycles légers à moteur</p> <p>Art. 155 Ceintures de sécurité, points d'ancrage des ceintures de sécurité, dégivreur et ventilation, dispositif antivol</p> <p>Al. 1</p> <p>Les ceintures de sécurité et les points d'ancrage ne sont pas nécessaires. Les sièges des véhicules dont le poids au sens de l'art. 136, al. 1 dépasse 0,27 t doivent être munis de ceintures de sécurité conformes aux exigences de l'art. 72, al. 5.</p> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 155, al. 1, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jusqu'au 31 décembre 2016 à la réception par type ; b. à la première immatriculation des véhicules importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2017.
<p>Commentaires :</p> <p>Il s'agit ici d'une adaptation aux nouvelles prescriptions de l'UE (règlement (UE) n° 168/2013 et règlement (UE) n° 3/2014). A l'avenir, les sièges (mais pas les selles) des quadricycles légers à moteur devront être équipés de ceintures de sécurité. Cette obligation ne s'appliquera toutefois pas aux véhicules dont le poids à vide sans conducteur ne dépasse pas 270 kg.</p> <p>Les motocycles légers à trois roues visés à l'art. 14, let b, ch. 2, OETV ne sont pas soumis à cette obligation (ils en sont également exclus s'ils sont équipés de sièges, en raison de leur classification parmi les véhicules d'un poids maximal de 270 kg). L'art. 144, al. 7, OETV et l'art. 119, let i, OETV en dispensent également les véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 30 km/h de par leur construction. C'est pourquoi notamment tous les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 (vélos-taxis électriques) ne sont pas concernés par l'obligation en question.</p> <p>Comme les points d'ancrage ne seront uniquement requis si des ceintures de sécurité doivent être montées, il n'est plus nécessaire de les mentionner spécifiquement. Conformément à l'art. 37 OETV, la disposition de l'art. 72, al. 2, OETV relative aux ancrages des ceintures de sécurité s'applique à tous les types de véhicules.</p> <p>Remarque concernant les dispositions transitoires : les nouvelles dispositions de l'art. 155, al. 1 entreront en vigueur au même rythme que dans l'UE.</p> <p>Par ailleurs, les al. 2 et 5 de l'art. 72 OETV sont mis à jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ² Les ancrages des ceintures de sécurité doivent satisfaire aux exigences des réglementations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> a. règlement (CE) n° 661/2009 ; b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014 ; ou c. règlement CEE-ONU n° 14. ⁵ Les ceintures de sécurité doivent satisfaire aux exigences des réglementations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> a. règlement (CE) n° 661/2009 ; b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014 ; ou c. règlement CEE-ONU n° 16. 	

Ceintures de sécurité pour les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Section 5 Quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Art. 158 Ceintures de sécurité et points d'ancrage des ceintures de sécurité</p> <p>1 Les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur munis d'une carrosserie et ayant un poids au sens de l'art. 136, al. 1 supérieur à 0,25 t, doivent être équipés de ceintures de sécurité conformes aux exigences énoncées à l'art. 72, al. 5. Pour les sièges médians, il est aussi possible d'utiliser des ceintures abdominales.</p> <p>2 Deux points d'ancrage de ceintures de sécurité inférieurs et un point d'ancrage supérieur sont nécessaires pour les sièges extérieurs et au moins deux points d'ancrage inférieurs pour les sièges médians. Les exigences se fondent sur l'art. 72, al. 2.</p>	<p>Section 5 Quadricycles à moteur et tricycles à moteur</p> <p>Art. 158 Ceintures de sécurité et points d'ancrage des ceintures de sécurité</p> <p>1 Les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur munis d'une carrosserie sièges de véhicules ayant un poids au sens de l'art. 136, al. 1 supérieur à 0,25 0,27 t, doivent être équipés de ceintures de sécurité conformes aux exigences énoncées à l'art. 72, al. 5. Pour les sièges médians, il est aussi possible d'utiliser des ceintures abdominales. Le siège du conducteur et les sièges avant latéraux doivent disposer de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage au moins.</p> <p>2 Dans les quadricycles à moteur avec carrosserie fermée, tous les sièges doivent disposer de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage au moins. Cette disposition s'applique également si le poids visé à l'art. 136, al. 1 est inférieur à 0,27 t. Deux points d'ancrage de ceintures de sécurité inférieurs et un point d'ancrage supérieur sont nécessaires pour les sièges extérieurs et au moins deux points d'ancrage inférieurs pour les sièges médians. Les exigences se fondent sur l'art. 72, al. 2.</p> <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne l'art. 158, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> c. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur ; d. à la première immatriculation des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur importés ou construits en Suisse jusqu'au 31 décembre 2016.
<p>Commentaires :</p> <p>Il s'agit ici d'une adaptation aux nouvelles prescriptions de l'UE (règlement (UE) n° 168/2013 et règlement (UE) n° 3/2014).</p> <p>A l'avenir, les sièges (mais pas les selles) des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur devront être équipés de ceintures de sécurité même si ces véhicules ne disposent pas d'une carrosserie. Cette obligation ne s'appliquera toutefois pas aux véhicules dont le poids à vide sans conducteur ne dépasse pas 270 kg, sauf aux quadricycles à moteur munis d'une carrosserie. L'art. 144, al. 7, OETV et l'art. 119, let i, OETV en dispensent également les véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 30 km/h de par leur construction.</p> <p>Il n'est plus nécessaire de mentionner spécifiquement les points d'ancrage dans l'al. 2. La disposition définit désormais clairement quels sièges doivent être équipés de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage au moins. Conformément à l'art. 37 OETV, la disposition de l'art. 72, al. 2, OETV relative aux ancrages des ceintures de sécurité s'applique à tous les types de véhicules.</p> <p>Remarque concernant les dispositions transitoires : les nouvelles dispositions de l'art. 158, al. 1 et 2 entreront en vigueur dans la mesure du possible au même rythme que dans l'UE.</p> <p>Par ailleurs, les al. 2 et 5 de l'art. 72 OETV sont mis à jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 Les ancrages des ceintures de sécurité doivent satisfaire aux exigences des réglementations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> a. règlement (UE) n° 661/2009 ; b. règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014 ; ou c. règlement CEE-ONU n° 14. 	

⁵ Les ceintures de sécurité doivent satisfaire aux exigences des **réglementations suivantes** :

- a. **règlement (UE) n° 661/2009** ;
- b. **règlement (UE) n° 168/2013 et règlement délégué (UE) n° 3/2014** ; ou
- c. règlement CEE-ONU n° 16.

Puissance des quadricycles à moteur	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 159 Eclairage</p> <p>Si la largeur du véhicule est supérieure à 1,30 m, les feux, à l'exception de l'éclairage de la plaque, doivent être fixés symétriquement, à gauche et à droite. Des clignoteurs de direction sont nécessaires pour les carrosseries fermées. Il est possible de monter un ou deux feux de recul.</p>	<p>Art. 159 Puissance Eclairage</p> <p>La puissance des quadricycles à moteur peut atteindre 15,00 kW au maximum.</p> <p>Si la largeur du véhicule est supérieure à 1,30 m, les feux, à l'exception de l'éclairage de la plaque, doivent être fixés symétriquement, à gauche et à droite. Des clignoteurs de direction sont nécessaires pour les carrosseries fermées. Il est possible de monter un ou deux feux de recul.</p>
<p>Commentaires :</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2;"> <p>Dans l'UE, les « quads tout-terrains » (véhicules de la catégorie L7e-B1) peuvent désormais disposer d'une puissance illimitée, mais leur vitesse est simplement limitée à 90 km/h de par leur construction (pour tous les autres quadricycles à moteur, la puissance maximale est encore de 15 kW, même dans l'UE). Afin que les quads tout-terrains disposant d'une réception par type UE puissent continuer d'être classifiés dans la catégorie des quadricycles à moteur en Suisse, la puissance maximale doit donc être retirée de la définition des quadricycles à moteur contenue à l'art. 15, al. 3 OETV (cf. proposition de modification en ce sens formulée plus avant dans le document). Elle sera désormais fixée dans les exigences techniques (troisième partie de l'OETV), à l'art. 159, et maintenue à 15 kW. Les véhicules disposant d'une réception générale UE ou d'un certificat de conformité UE (COC) ne sont pas soumis aux exigences techniques de l'OETV (plus précisément à sa troisième partie et donc à l'art. 159), mais à celles de l'OETV 3⁶. Les véhicules de la catégorie L7e-B1 (« quads tout-terrains») réceptionnés dans l'UE pourront ainsi être immatriculés et classifiés dans la catégorie des quadricycles à moteur conformément à l'art. 15, al. 3 nouvellement proposé, même si leur puissance est supérieure à 15 kW.</p> <p>Les dispositions concernant l'éclairage figurant jusqu'ici dans l'art. 159 OETV sont redondantes et ne doivent plus être mentionnées à cet endroit. La règle de l'installation par paire pour les feux montés sur les véhicules à voies multiples mesurant plus de 1,3 m de large est énoncée à l'art. 140, al. 2, OETV actuellement en vigueur et il est prévu de l'intégrer désormais à l'art. 142 OETV (cf. proposition de modification de cette disposition). La symétrie de l'éclairage est inscrite dans les prescriptions générales de l'art. 73, al. 2, OETV (l'art. 75, al. 5, OETV prévoit une exception pour l'éclairage de la plaque de contrôle). L'art. 141, al. 1, let. p, OETV autorise un ou deux feux de recul facultatifs.</p> </div> </div>	

⁶ Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricyles à moteur (OETV 3 ; RS 741.414).

Prévention des manipulations de la limitation de vitesse maximale pour les motocycles	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 177 Niveau sonore, propulsion, gaz d'échappement</p> <p>Al. 2</p> <p>2 Le moteur, la boîte de vitesses et la transmission doivent être conçus de manière qu'il soit, si possible, exclu d'augmenter la puissance du moteur et la vitesse maximale en procédant à des modifications subséquentes ou à l'échange de composants.</p>	<p>Art. 177 Niveau sonore, propulsion, gaz d'échappement</p> <p>Al. 2</p> <p>4 Le véhicule, en particulier le moteur, la boîte de vitesses et la transmission, doivent doit être conçus de manière qu'il soit autant que possible exclu d'augmenter la puissance du moteur et la vitesse maximale en procédant à des modifications subséquentes ou à l'échange de composants.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Il s'agit ici d'une harmonisation de la réglementation avec le nouveau droit européen. L'annexe XVIII, ch. 1.1.4. du règlement (UE) n° 3/2014 prévoit : « La mise à disposition et l'utilisation de tout autre moyen permettant au conducteur du véhicule d'ajuster, de régler ou de modifier la limitation de la vitesse maximale et/ou de la puissance maximale du véhicule, directement ou indirectement (par exemple, commutateur « hautes performances », transpondeur de reconnaissance codé spécial dans la clé de contact, pontages physiques ou électroniques, option sélectionnable via un menu électronique, fonction programmable du module de commande), sont interdites. »</p> <p>La précision proposée pour l'art. 177, al. 2, OETV permettra de mieux contrer les possibilités de manipulation de la limitation de la vitesse maximale prévues pour les conducteurs de véhicules électriques.</p>	

Abrogation de la disposition relative au diamètre minimal de la roue motrice des cyclomoteurs	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 179 Poids à vide, transmission, roues, freins, équipements</p> <p>Al. 4</p> <p>4 Le diamètre de la roue entraînée par le moteur doit être de 0,50 m au minimum, bandage compris.</p>	<p>Art. 179 Poids à vide, transmission, roues, freins, équipements</p> <p>Al. 4</p> <p>4 Le diamètre de la roue entraînée par le moteur doit être de 0,50 m au minimum, bandage compris. <i>Abrogé</i></p>
<p>Commentaires :</p> <p>La disposition traditionnelle concernant le diamètre minimal de la roue motrice des cyclomoteurs visés à l'art. 18, let. a OETV fait régulièrement débat et n'est pas comprise par la population (elle n'est pas applicable aux cyclomoteurs légers visés à l'art. 18, let. b, OETV). Si elle est abrogée, les motocycles légers dotés de roues motrices d'un diamètre inférieur à 0,50 m et disposant d'une réception générale européenne pourront être immatriculés en Suisse à titre de cyclomoteurs s'ils satisfont à toutes les prescriptions en la matière (ils doivent notamment être équipés de pédales et respecter la réglementation relative à la limitation de la vitesse des véhicules de par leur construction). Cette abrogation permettra en particulier de faciliter l'immatriculation future de véhicules à propulsion électrique respectueux de l'environnement.</p>	

Fauteuils roulants motorisés : carrosserie fermée et deux places pour les véhicules à propulsion électrique d'une vitesse maximale de 10 km/h	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Section 4 Dispositions spéciales pour les fauteuils roulants</p> <p>Art. 181</p> <p>Al. 5 (nouveau) et 6 (nouveau)</p> <p>⁵ ---</p> <p>⁶ ---</p>	<p>Section 4 Dispositions spéciales pour les fauteuils roulants</p> <p>Art. 181</p> <p>Al. 5 (nouveau) et 6 (nouveau)</p> <p>⁵ Les fauteuils roulants à propulsion électrique et dont la vitesse maximale de par leur construction ne dépasse pas 10 km/h peuvent comprendre deux places. Si la vitesse maximale de par leur construction dépasse 10 km/h, seule une place est admise.</p> <p>⁶ Les fauteuils roulants peuvent disposer d'une carrosserie fermée.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Al. 5</p> <p>Dans la définition actuelle du genre de véhicule « fauteuil roulant motorisé », l'art. 18, let. c indique que celui-ci est à une place.</p> <p>A plusieurs reprises, des voix ont exprimé le besoin pour les personnes âgées ne disposant plus du permis de conduire de pouvoir transporter avec elles leur partenaire sur le fauteuil roulant motorisé, par exemple pour se rendre chez le médecin ou pour aller faire les courses. La présente proposition de modification répond à cette demande. La mobilité des personnes âgées qui ont des difficultés à marcher doit être maintenue autant que possible tout en garantissant la sécurité routière. Le nombre de places des fauteuils roulants motorisés sera désormais fixé à l'art. 181, al. 5 et non plus dans la définition de ce genre de véhicule figurant à l'art. 18, let. c (cf. proposition de modification concernant cette disposition, plus avant dans le document).</p> <p>Remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'art. 43a, al. 1, de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11) prévoit que les fauteuils roulants motorisés et les gyropodes électriques ne peuvent être utilisés sur les aires de circulation affectées aux piétons que par des personnes à mobilité réduite. • Selon l'art. 72, al. 1, let l, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51), ni le permis de circulation ni les plaques de contrôle ne sont nécessaires pour les fauteuils roulants à propulsion électrique et dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h. Une réception par type n'est pas nécessaire non plus pour ces véhicules (annexe 1, ch. 1.2, ORT⁷). En outre, les fauteuils roulants motorisés de ce type peuvent être utilisés sans permis de conduire (art. 5, al. 2, let. f, OAC). • L'art. 175, al. 2, OETV fixe la largeur maximale des fauteuils roulants motorisés à 1,00 m. Cette prescription continuera de s'appliquer afin que les piétons ne doivent pas s'écarter et marcher sur la chaussée si le trottoir est emprunté par une personne handicapée se déplaçant dans un fauteuil roulant motorisé. En outre, les fauteuils roulants motorisés circulent aussi sur les pistes cyclables. Ces dernières sont toutefois conçues pour des véhicules d'une largeur maximale d'un mètre. <p>Al. 6</p> <p>Les fauteuils roulants font partie des cyclomoteurs. Selon l'art. 178, al. 6, les carrosseries fermées ne sont pas autorisées pour ces derniers. Les dispositions générales des art. 175 à 178b s'appliquent à tous les cyclomoteurs, sauf dispositions contraires pour les sous-catégories de véhicules. Dans certaines circonstances, les personnes handicapées peuvent avoir besoin d'une cabine fermée. Il est donc nécessaire de prévoir à l'art. 181, al. 6 une disposition autorisant les fauteuils roulants motorisés à disposer d'une carrosserie fermée, contrairement aux autres cyclomoteurs.</p>	



⁷ Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; RS 741.511).

Prescriptions concernant l'éclairage ordinaire des remorques de travail applicables aussi aux remorques des services du feu et de la protection civile	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 204 Carrosserie, suspension, éclairage</p> <p>Al. 3</p> <p>³ Les feux et les clignoteurs de direction ne doivent pas être fixés à demeure. L'éclairage de la plaque de contrôle n'est pas nécessaire. Pour circuler sur la voie publique, de jour, des feux-stop et des clignoteurs de direction doivent être installés si ceux du véhicule tracteur ne sont pas bien visibles. De nuit et par mauvais temps, les feux et les clignoteurs de direction doivent être fixés. Sur les remorques des services du feu et de la protection civile, un feu jaune non éblouissant, placé du côté de la circulation et visible de l'avant et de l'arrière suffit ; lorsqu'elles sont tractées par des véhicules automobiles, un feu arrière rouge suffit.</p>	<p>Art. 204 Carrosserie, suspension, éclairage</p> <p>Al. 3</p> <p>³ Les feux et les clignoteurs de direction ne doivent pas être fixés à demeure. L'éclairage de la plaque de contrôle n'est pas nécessaire. Pour circuler sur la voie publique, de jour, des feux-stop et des clignoteurs de direction doivent être installés si ceux du véhicule tracteur ne sont pas bien visibles. De nuit et par mauvais temps, les feux et les clignoteurs de direction doivent être fixés. Sur les remorques des services du feu et de la protection civile, un feu jaune non éblouissant, placé du côté de la circulation et visible de l'avant et de l'arrière suffit ; lorsqu'elles sont tractées par des véhicules automobiles, un feu arrière rouge suffit.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Aujourd'hui, il est tout à fait possible d'équiper même les remorques des services du feu et de la protection civile d'un éclairage ordinaire. Pour les véhicules devant être mis en circulation pour la première fois, il n'est plus nécessaire de prévoir des allègements plus importants que ceux prévus pour les remorques de travail. Cette mesure contribue à la sécurité routière.</p>	

Clignoteurs de direction sur les cycles sans carrosserie fermée	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 216 Feux Al. 4</p> <p>⁴ Les clignoteurs de direction ne sont autorisés que sur les cycles à carrosserie fermée.</p>	<p>Art. 216 Feux Al. 4</p> <p>⁴ Les clignoteurs de direction ne sont autorisés que sur les cycles à carrosserie fermée. Ils doivent être de couleur jaune (annexe 10, ch. 111) et montés symétriquement par paire. Ils doivent être clairement identifiables comme signaux avertisseurs et ne doivent pas éblouir. En présence de clignoteurs de direction, d'autres feux clignoteurs ne sont pas autorisés.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>La disposition interdisant les clignoteurs de direction sur les cycles sans carrosserie fermée existait déjà lors de l'édiction de l'OETV en 1995. La raison : les clignoteurs étaient sujets aux pannes d'alimentation électrique et pouvaient donc compromettre la sécurité routière. Compte tenu des progrès technologiques réalisés en matière d'accumulateurs et d'éclairages, cette interdiction ne se justifie plus aujourd'hui.</p> <p>Afin de garantir la sécurité routière, les clignoteurs de direction montés sur les cycles doivent être conçus de manière à ne pas éblouir et à être clairement identifiables comme signaux avertisseurs. La nouvelle disposition prescrit la couleur jaune habituelle (« orange » dans le langage populaire) et le montage symétrique par paire. Ces caractéristiques de base sont importantes pour assurer une perception rapide par les autres usagers de la route. En raison du risque de confusion, les cycles équipés de clignoteurs de direction ne peuvent être équipés d'autres feux clignoteurs normalement admis.</p> <p>Les clignoteurs de direction de cycles doivent par ailleurs être exclus des objets soumis à la réception par type dans l'annexe 1, ch. 2.2, ORT⁸ :</p>	
<p>Adaptation consécutive de l'ORT <i>Annexe 1, ch. 2.2</i></p> <p>Sont soumis à la réception par type les véhicules et objets suivants, fabriqués en série :</p> <p>2.2 Dispositifs de signalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - signal de panne (triangle de présignalisation) ; - clignoteurs de direction ; - avertisseurs acoustiques, tant les obligatoires que les facultatifs. 	<p>Adaptation consécutive de l'ORT <i>Annexe 1, ch. 2.2</i></p> <p>Sont soumis à la réception par type les véhicules et objets suivants, fabriqués en série :</p> <p>2.2 Dispositifs de signalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - signal de panne (triangle de présignalisation) ; - clignoteurs de direction ; - avertisseurs acoustiques, tant les obligatoires que les facultatifs. <p>Sont exclus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les clignoteurs de direction des cycles

⁸ Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT, RS 741.511)

Suppression de l'obligation d'équiper les cycles d'une sonnette	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 218 Signalisation, avertisseur, dispositif antiviol Al. 1 et 2</p> <p>1 Les cyclistes peuvent porter des bandes en matière rétro réfléchissante ou des feux à l'avant-bras pour annoncer leurs changements de direction. Ces dispositifs doivent être de couleur blanche ou orange.</p> <p>2 Les cycles doivent être munis d'une sonnette bien perceptible, à l'exception des cycles dont le poids sans conducteur n'excède pas 11 kg ; les autres dispositifs avertisseurs sont interdits.</p>	<p>Art. 218 Signalisation, Avertisseur, dispositif antiviol <i>Abrogé</i></p> <p>1 Les cyclistes peuvent porter des bandes en matière rétro réfléchissante ou des feux à l'avant-bras pour annoncer leurs changements de direction. Ces dispositifs doivent être de couleur blanche ou orange.</p> <p>2 Les cycles doivent être munis d'une sonnette bien perceptible, à l'exception des cycles dont le poids sans conducteur n'excède pas 11 kg ; les autres dispositifs avertisseurs sont interdits.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Jusqu'ici, les vélos de course étaient dispensés de l'obligation d'être équipés d'une sonnette. La distinction se fondait sur le poids du cycle. En raison de l'amélioration constante des matériaux, la limite de poids de 11 kg n'est plus d'actualité. Il convient donc de renoncer totalement désormais à l'obligation de monter une sonnette sur les cycles, conformément au principe du Cassis-de-Dijon.</p> <p>Remarque concernant l'al. 1 : les cyclistes peuvent porter sur eux des bandes en matière rétro réfléchissante ou des feux non éblouissants. La disposition contenue à l'al. 1 ne concerne pas la construction ni l'équipement du véhicule et peut donc être abrogée.</p> <p>Remarque concernant le titre de l'art. 218 : l'obligation d'équiper les cycles d'un dispositif antiviol a été abrogée lors de la modification de l'OETV du 2 mars 2012. Le terme « dispositif antiviol » doit par conséquent être retiré du titre de cet article.</p>	

Réception par type obligatoire pour le <i>chip-tuning</i> avant l'installation	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 219 --- Al. 2, let. g et h</p> <p>2 Est puni de l'amende, si aucune peine plus sévère n'est applicable, quiconque :</p> <p>g. vend ou propose à autrui des composants électroniques qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, le niveau sonore ou les gaz d'échappement et ne sont pas conformes au modèle réceptionné (annexe 1, ch. 2.3, ORT), sans bénéficier d'une réception par type à cette fin ni avoir présenté une demande de réception par type ;</p> <p>h. apporte à des composants électroniques des modifications qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, le niveau sonore ou les gaz d'échappement, se fait complice de telles modifications ou en propose à autrui, sans bénéficier d'une réception par type pour ces modifications ou pour les composants utilisés ni avoir présenté de demande de réception par type à cette fin.</p>	<p>Art. 219 --- Al. 2, let. g et h</p> <p>2 Est puni de l'amende, si aucune peine plus sévère n'est applicable, quiconque :</p> <p>g. vend ou propose à autrui des composants électroniques qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, le niveau sonore ou les gaz d'échappement et ne sont pas conformes au modèle réceptionné (annexe 1, ch. 2.3, ORT), sans bénéficier d'une réception par type à cette fin, ou les propose à autrui sans avoir présenté une demande de réception par type ;</p> <p>h. apporte à des composants électroniques des modifications qui influent sur les caractéristiques concernant la puissance, le niveau sonore ou les gaz d'échappement, ou se fait complice de telles modifications ou en propose à autrui, sans bénéficier d'une réception par type à cette fin ou pour les composants utilisés, ou propose ces modifications à autrui sans avoir présenté de demande de réception par type.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>Le chip-tuning est soumis à l'obligation d'obtenir une réception par type. Afin que les fournisseurs puissent évaluer le potentiel commercial de cette modification pour un certain genre de véhicule avant de procéder aux investissements nécessaires pour la réception par type, ils peuvent proposer le chip-tuning sur le marché (par ex. par des annonces, de la publicité, etc.) dès qu'ils ont présenté une demande de réception par type. Or l'expérience a montré que de nombreux fournisseurs en ont profité pour procéder à des chip-tunings sans jamais obtenir de réception par type, se contentant ainsi à plusieurs reprises de déposer une demande puis de la retirer. La nouvelle disposition a pour but de préciser que la réception par type doit impérativement être obtenue avant la réalisation du chip-tuning. La demande elle-même permet uniquement de proposer les services en question.</p>	

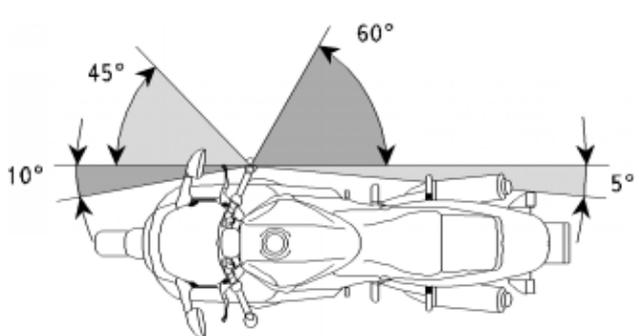
Introduction des nouvelles prescriptions plus strictes de l'UE en matière de gaz d'échappement pour les motocycles	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Annexe 5 Mesure de la fumée, des gaz d'échappement et de l'évaporation</p> <p>2 Mesure des gaz d'échappement et de l'évaporation des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression</p> <p>Ch. 212</p> <p>21 Procédure et valeurs limites</p> <p>212 Les motocycles (excepté les luges à moteur), les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur équipés d'un moteur à allumage commandé ou par compression doivent satisfaire aux exigences du chap. 5 de la directive no 97/24 du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi qu'aux exigences de la directive no 2002/51 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 relative à la réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues et modifiant la directive no 97/24/CE. Font exception les véhicules à chenilles.</p>	<p>Annexe 5 Mesure de la fumée, des gaz d'échappement et de l'évaporation</p> <p>2 Mesure des gaz d'échappement et de l'évaporation des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression</p> <p>Ch. 212</p> <p>21 Procédure et valeurs limites</p> <p>212 Les motocycles (excepté les luges à moteur), les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur équipés d'un moteur à allumage commandé ou par compression doivent satisfaire aux exigences du chap. 5 de la directive no 97/24 du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi qu'aux exigences de la directive no 2002/51 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 relative à la réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues et modifiant la directive no 97/24/CE règlement (UE) n° 168/2013 et du règlement délégué (UE) n° 134/2014. Font exception les véhicules à chenilles. En cas de montage ultérieur de chenilles, il suffit que les véhicules concernés répondent aux exigences applicables au véhicule de base en matière d'émissions de gaz d'échappement.</p>
<p>Commentaires :</p> <p>L'annexe 5 de l'OETV doit être complétée par les nouvelles prescriptions harmonisées de l'UE en matière de gaz d'échappement pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur. Celles-ci prévoient de nouvelles valeurs limites qui s'appliqueront en deux étapes aux nouveaux types de véhicules (Euro 4 à partir du 1^{er} janvier 2016 et Euro 5 à partir du 1^{er} janvier 2020). Autres nouveautés : l'obligation d'équiper les véhicules de systèmes de diagnostic embarqués, et des exigences en matière de durabilité de l'équipement influant sur les émissions de gaz d'échappement.</p> <p>Avec l'étape concernant les véhicules Euro 5, les motocycles atteindront un niveau comparable aux voitures de tourisme actuelles en matière d'émissions. Ces prescriptions plus strictes font partie intégrante du nouveau règlement-cadre (UE) n° 168/2013 et du règlement délégué (UE) n° 134/2014. L'inscription de ces dispositions dans l'OETV permettra de garantir que les véhicules importés d'États dans lesquels les exigences techniques sont moins strictes que celles de l'UE seront eux aussi soumis à l'obligation de respecter les prescriptions environnementales plus sévères.</p>	

Rétroviseurs extérieurs légèrement rabattables en cas de montage jusqu'à 2 m au-dessus du sol	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Annexe 8 Composants dangereux des véhicules 2 Composants nécessaires ou utiles Ch. 22</p> <p>2 Composants nécessaires ou utiles Les composants nécessaires ou utiles doivent satisfaire aux exigences suivantes :</p> <p>22 Les rétroviseurs extérieurs et leurs supports ne doivent pas présenter de pointes, de parties effilées ou d'arêtes vives. S'ils dépassent de plus de 0,10 m la partie la plus large de la carrosserie, ils doivent pouvoir, jusqu'à 1,80 m de hauteur, basculer suffisamment sous une légère pression.</p>	<p>Annexe 8 Composants dangereux des véhicules 2 Composants nécessaires ou utiles Ch. 22</p> <p>2 Composants nécessaires ou utiles Les composants nécessaires ou utiles doivent satisfaire aux exigences suivantes :</p> <p>22 Les rétroviseurs extérieurs et leurs supports ne doivent pas présenter de pointes, de parties effilées ou d'arêtes vives. S'ils dépassent de plus de 0,10 m la partie la plus large de la carrosserie, ils doivent pouvoir, jusqu'à 1,802,00 m de hauteur, basculer suffisamment sous une légère pression.</p>
<p>Commentaires : Le droit international exige qu'en cas de collision, les rétroviseurs extérieurs se rabattent : les antévisseurs et les miroirs d'accostage ainsi que tous les miroirs qui dépassent de plus de 25 cm doivent être posés à une hauteur supérieure à 2 m.</p>	

Poids par personne déterminant pour l'établissement du nombre de places et du poids des bagages dans les voitures automobiles servant d'habitation	
Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Annexe 9 Dimensions intérieures des véhicules déterminantes pour l'établissement du nombre de places et le calcul du poids des bagages</p> <p>2 Dimensions déterminantes</p> <p>Ch. 25</p>	<p>Annexe 9 Dimensions intérieures des véhicules déterminantes pour l'établissement du nombre de places et le calcul du poids des bagages</p> <p>2 Dimensions et charges déterminantes</p> <p>Ch. 25</p>
<p>25 Poids par personne</p> <p>Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg, sauf dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - minibus 71 kg - minibus avec places debout 68 kg - bus scolaires 40 kg - pour les autocars, voir ch. 321 	<p>25 Poids par personne et poids des bagages</p> <p>251 Poids par personne</p> <p>Pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg ; pour les véhicules suivants, le poids par personne est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - motocycles légers à trois roues 65 kg - quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur 65 kg - cyclomoteurs avec side-car 65 kg - minibus 71 kg - minibus avec places debout 68 kg - bus scolaires 40 kg - pour les autocars, voir ch. 321 <p>252 Poids des bagages des voitures automobiles servant d'habitation</p> <p>Pour les voitures automobiles servant d'habitation, le poids des bagages à prendre en considération est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 10 kg pour chaque place assise autorisée, conducteur compris ; et b. 10 kg par m de longueur. <p><i>Dispositions transitoires</i></p> <p>X En ce qui concerne les dispositions du ch. 252 de l'annexe 9 relative au poids des bagages, le droit en vigueur restera applicable :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jusqu'au [30 septembre 2016] à la réception par type des voitures automobiles servant d'habitation ; b. à la première immatriculation des voitures automobiles servant d'habitation importées ou construites en Suisse jusqu'au 30 juin 2017.
<p>Commentaires :</p> <p>Le nouveau droit de l'UE prévoit à l'annexe XI, appendice 1, ch. 2.7.2 du règlement (UE) n° 44/2014 un poids par personne de 65 kg pour la détermination du nombre de places de passagers des motocycles légers à trois roues, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur.</p> <p>Dans ce contexte, l'art. 139, al. 3, OETV est complété comme suit :</p> <p>³ Le siège du conducteur et celui du passager doivent être fixés solidement au châssis. S'agissant du poids par personne déterminant pour établir le nombre de places, l'annexe 9, ch. 25 s'applique.</p> <p>En ce qui concerne les voitures automobiles servant d'habitation, le nouveau droit de l'UE prévoit des réserves de charge utile pour les bagages à l'annexe I, partie A, ch. 2.6.4.1.2, du règlement (UE) n° 1230/2012. Il en est tenu</p>	

compte dans l'OETV avec la subdivision du ch. 25 et l'introduction d'une nouvelle disposition (ch. 252) pour le poids des bagages des voitures automobiles servant d'habitation.

Concernant l'application des nouvelles prescriptions contenues au ch. 252 de l'annexe 9, une disposition transitoire est prévue afin de laisser le temps aux industriels et aux professionnels du secteur de s'adapter.

Fin de l'autorisation d'équiper les motocycles d'un seul clignoteur par côté	
Texte en vigueur	Proposition de modification
Annexe 10, ch. 52, schéma I 5 Disposition et angle de visibilité des clignoteurs 52 Motocycles Schéma I 	Annexe 10, ch. 52, schéma I 5 Disposition et angle de visibilité des clignoteurs 52 Motocycles Schéma I <i>Abrogé</i>
Commentaires : La disposition selon laquelle les motocycles n'ont besoin que d'un clignoteur par côté (pour l'avant et l'arrière du véhicule) a été abrogée dans les nouveaux règlements internationaux relatifs à la technique des véhicules. Désormais, les motocycles devront être équipés de deux clignoteurs par côté (un à l'avant et un à l'arrière) en Suisse également. Cette prescription s'appliquera aux premières mises en circulation à partir de la date d'entrée en vigueur de la modification d'ordonnance.	

Meilleure harmonisation des prescriptions nationales relatives au réglage des feux de croisement et de brouillard avec les dispositions internationales			
Texte en vigueur		Proposition de modification	
Annexe 10, ch. 731 et 732		Annexe 10, ch. 731 et 732	
7 Réglage		7 Réglage	
73 Feux de croisement et de brouillard		73 Feux de croisement et de brouillard	
731. La charge du véhicule et la distance de l'écran se déterminent d'après le tableau suivant		731. La charge du véhicule et la distance de l'écran se déterminent d'après le tableau suivant	
Distance de l'écran de réglage	Charge	Feux de croisement européens et feux de brouillard (en mètres)	Feux de croisement américains (en mètres)
Voitures de tourisme	1 personne sur le siège arrière	5,00	7,50
Autocars et minibus	aucune	5,00	7,50
Camions et voitures de livraison	complète	5,00	7,50
	aucune	3,00 m	5,00
Tracteurs	remorque à essieu central en pleine charge dans les autres cas	5,00	7,50
		3,00	5,00
Motocycles	1 personne par siège	6,00	9,00
Véhicules automobiles dont l'éclairage porte à 30 m selon l'art. 119, let. k		3,00	
732 La coupure formée par les feux de croisement symétriques et par les feux de brouillard et de virage, la partie horizontale de la coupure formée par les feux de croisement asymétriques européens, le bord supérieur de la tache lumineuse formée par les feux de croisement américains doivent se trouver 10 pour cent au-dessous de la ligne horizontale.		732 La coupure formée par les feux de croisement symétriques et par les feux de brouillard et de virage, la partie horizontale de la coupure formée par les feux de croisement asymétriques européens, le bord supérieur de la tache lumineuse formée par les feux de croisement américains doivent se trouver 10 pour cent au-dessous de la ligne horizontale. Pour les feux de brouillard posés à une hauteur de moins de 1 m, une inclinaison du faisceau lumineux de 2 pour cent est également admise.	
Commentaires :			
Si le montage des dispositifs d'éclairage est approuvé conformément à des prescriptions internationales reconnues, le réglage des feux se fonde sur ces prescriptions (annexe 10, ch. 714). Si le montage est conforme aux prescriptions suisses, le réglage des feux est soumis à des dispositions propres. Celles-ci doivent autant que possible s'aligner sur les dernières prescriptions internationales, d'où la nécessité d'adapter les dispositions relatives au réglage des feux de croisement et des feux de brouillards montés conformément aux prescriptions nationales. Aujourd'hui, la plupart des voitures automobiles disposent de systèmes de réglages pouvant être commandés depuis la cabine du conducteur afin d'adapter la hauteur du faisceau lumineux des phares au niveau de charge. Pour ce type de véhicules, il convient de prévoir des dispositions harmonisées avec les prescriptions internationales et qui tiennent compte du système de réglage. L'éclairage des routes s'en trouvera amélioré, au profit de la sécurité routière.			
Par ailleurs, les feux de brouillard doivent également pouvoir être réglés par une inclinaison du faisceau lumineux conforme à ce que prévoient les prescriptions internationales.			

